



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Social hållbarhet i kollektivtrafikplanering

- Planeringsaktörers förhållningssätt och inkludering av sociala perspektiv

En studie av Metrobussystemet i storstadsområdet Göteborg

Sofia Haase och Emilia Donalds

Självständigt arbete • 30 hp

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2019

Social hållbarhet i kollektivtrafikplanering: Planeringsaktörers förhållningssätt och inkludering av sociala perspektiv. En studie av Metrobussystemet i storstadsområdet Göteborg

Social sustainability in public transport planning: How actors of public transport planning relate to and include social sustainability: A study of the Metrobuss system in Greater Gothenburg.

Sofia Haase och Emilia Donalds

Handledare: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande handledare: Vanessa Stjernborg, MAU, Institutionen för Urbana studier.

Examinator: Nina Vogel, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Biträdande examinator: Johan Wirdelöv, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

Kurskod: EX0859

Program/utbildning: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: *social hållbarhet, mobilitet, kollektivtrafik, kollektivtrafikplanering.*

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Förord

Vi vill först och främst tacka vår handledare Vanessa Stjernborg för att hon har tagit sig an oss med mycket engagemang och noggrannhet och uppmuntrat oss att skriva om detta ämne. Vi vill även tacka vår handledare Anders Larsson, för hans smittande positiva inställning, filosofiska tankeställare och stöttning, både innan och under uppsatsen.

Vi också passa på att uttrycka tacksamhet till våra klasskamrater på HSU-programmet för alla givande diskussioner, roliga utflykter och synpunkter på detta arbete. Tack för dessa lärorika två år!

Dessutom vill vi tacka Sweco Society i Malmö för att vi fått skriva detta arbete på deras kontor vilket resulterat i många trevliga kaffepauser.

Slutligen vill vi tacka alla andra som på något sätt lotsat oss framåt i arbetet eller stöttat oss på andra sätt.

Emilia Donalds och Sofia Haase
Malmö, 17 maj 2019

Förkortningar

BRT	<i>Bus rapid transit</i>
CBA	<i>Cost benefit analysis, på svenska kallat kostnads-nyttoanalys.</i>
GIS	<i>Geografiska informationssystem</i>
GU	<i>Göteborgs Universitet</i>
SEB	<i>Samlad effektbedömning. Trafikverkets stöd för att avgöra effekter och resursåtgång av en åtgärd.</i>
SKA	<i>Social konsekvensanalys. Benämns även som SKB, social konsekvensbedömning.</i>
VGR	<i>Västra Götalandsregionen</i>
VTI	<i>Statens väg- och transportforskningsinstitut</i>
ÅVS	<i>Åtgärdsvalsstudie</i>

Abstract

The social sustainability sphere is often described as overshadowed by the economic and ecological sustainability spheres, but has recently gained increasingly more attention both in research and the practicality of planning. Transport and public transportation is an essential component in people's abilities to appropriate their rights of participation in society and therefore in the process towards a social sustainable development. Generally, public transportation tends to be seen as something good. However, it could also be a causer of negative consequences such as creating barriers as well as act conducive to society's increasing mobility gap, depending on how it is planned. Factors like gender, ethnicity, social class, sexuality, physical ability could all springhead restrictions of mobility which is a source of inequity. Inequity within the transport system could result in transport-related social exclusion, which means that some people are hampered from participation in the economic, social and political life when it is demanded and desired.

The purpose of this thesis is to widen the understanding of how actors of public transport planning relate to social sustainability and in which ways social sustainability is included in present-day planning. This by conducting a study of the on-going planning of a new bus rapid transit system in Greater Gothenburg. The gathered empirical material consists of interviews, conducted with planning actors of different relations to the BRT-system that goes by the name Metrobuss. According to the interviewed, the Metrobuss system is meant to act as linkage within the city as well as to better connect the city to the rest of Greater Gothenburg. Shorter travel time, increased frequency and a transferral of car users to public transport is described as important objectives for the Metrobuss. We have been able to discern that the maturity and the understanding of the social sustainability issues are slowly gaining ground. We can, however, discern a variation of perspective in who is responsible for the inclusion of the issues. The perception of what can be affected and what affects also differ, where a certain ignorance of public transport's social consequences sometimes can be distinguished. We have been able to see how the negative social consequences of transportation have not been acknowledged to the same extent as its negative consequences for the ecological dimension. Which correlates to how the social sustainability perspective also has been given less room in planning.

Sammanfattning

Den sociala hållbarhetsdimensionen kan beskrivas som ofta överskuggad av de ekonomiska och ekologiska dimensionerna, men har på senare år börjat uppmärksammas allt mer i forskning och planering. Transport och kollektivtrafik är en avgörande komponent för människors möjligheter att tillskansa sig sina medborgerliga rättigheter och därmed även i arbetet mot en socialt hållbar utveckling. Generellt tenderar kollektivtrafik att ses som någonting godartat och bra men den kan även vara en bärare av negativa effekter, såsom barriärer, samt bidra till samhällets ökade mobilitetsklyftor, beroende på hur den planeras och anpassas. Faktorer som kön, etnicitet, social klass, sexualitet och fysiska förmågor kan ge upphov till mobilitetsrestriktioner, vilket är grund till ojämlikhet. Ojämlikheter inom transportsystemet kan resultera transportrelaterat socialt utanförskap, vilket innebär att vissa människor hindras från att delta i det ekonomiska, sociala och politiska livet när det önskas och krävs.

Syftet med denna uppsats är att, genom en djupdykning i den pågående planeringen av ett nytt snabbusskoncept i storstadsområdet Göteborg, bredda förståelsen för hur planeringsaktörer inom kollektivtrafik förhåller sig till social hållbarhet samt på vilka sätt social hållbarhet inkluderas i samtida kollektivtrafikutveckling. Det insamlade materialet utgörs av intervjuer som genomförts med planeringsaktörer med olika kopplingar till snabbusskonceptet, som kallas Metrobuss. Metrobussystemet ska enligt de intervjuade knyta samman viktiga mål- och tyngdpunkter i staden med resten av storstadsområdet. Kortare restid, ökad turtäthet och en överflyttning av bilresenärer till kollektivtrafiken beskrivs som viktiga mål för Metrobussen.

Vi har genom intervjuerna kunnat se hur mognaden och förståelsen för de sociala hållbarhetsfrågorna långsamt håller på att växa fram. Det återfinns dock en variation i synen på vem som ansvarar för hantering och inkludering av frågorna. Även synen på vad som kan påverkas och vad som påverkar skiljer sig åt där en viss oförståelse för kollektivtrafikens effekter och konsekvenser för det sociala ibland kan urskiljas. Vi har kunnat se hur transporters negativa sociala effekter har inte uppmärksammas i samma utsträckning som dess negativa effekter för det ekologiska. Detta korrelerar med hur de sociala hållbarhetsperspektiven också fått mindre utrymme i planeringen.

Innehållsförteckning

1. Introduktion och problembeskrivning	8
1.2 Syfte och frågeställning	10
1.3 Avgränsning	10
1.4 Disposition	10
2. Teoretiskt ramverk.....	11
2.1 Vad är hållbarhet?	11
2.2 Vad är social hållbarhet?	12
2.3 Mobilitet.....	17
2.4 Kollektivtrafik i en social hållbarhetskontext	23
2.5 Kapitelsammanfattning	29
3. Metoder och verktyg för att inkludera sociala perspektiv vid kollektivtrafikplanering	31
3.1 Metoder och verktyg	31
3.2 Kvantifiera och nyttoberäkna	34
4. Metod	36
4.1 Forskningsansats	36
4.2 Litteraturöversikt.....	36
4.3 Semistrukturerade intervjuer.....	37
4.4 Egeninsamlat material.....	41
5. Göteborg och Metrobussystemet.....	42
5.1 Kontext.....	42
5.2 Styrande strategier för kollektivtrafiken inom kontexten Göteborg.....	43
5.3 Vad är Metrobussystemet?.....	46
6. Beskrivning och tematisering av intervjumaterial.....	50
6.1 Perspektiv på social hållbarhet.....	50
6.2 Kunskap och synliggörande av sociala perspektiv	55
6.3 Utmaningar och målkonflikter	59
6.4 Sociala hållbarhetsperspektiv vid planering av Metrobussystemet	64

7. Diskussion.....	73
7.1 Det sociala perspektivets mognad.....	73
7.2 Betydelsen av strukturerat och icke-strukturerat arbete.....	76
7.3 Makt	81
8. Avslutande reflektion	83
Referenser.....	86

1. Introduktion och problembeskrivning

Den sociala hållbarhetsdimensionen kan beskrivas som ofta överskuggad av de ekonomiska och ekologiska dimensionerna, men har på senare år börjat uppmärksammas allt mer i forskning och planering. Mobilitet har betydelse för människors politiska, kulturella, ekonomiska och sociala liv (Cresswell, 2010; Rodrigue, 2017) och kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att möjliggöra för människors olika mobilitetsbehov. Många menar att mobilitetsfältet sedan en tid har varit under förändring och att mobilitet har börjat förstås på nya sätt, som mer komplext än transport från en punkt till en annan (Sheller & Urry, 2006; Cresswell, 2010; Banister, 2008). En väl utbyggd kollektivtrafik ses ofta som lösningen på många av städernas problem (Paulsson et al., 2016). Kollektivtrafik anses kunna bidra till nyttor som tillgänglighet och tillväxt, minska belastningen på miljön och ha en strukturerande funktion. Den kan likaså skapa negativa effekter som barriärer och oattraktiva miljöer, beroende på hur den planeras och anpassas (Ibid). Hur transport planeras är betydande för den ekologiska, sociala såväl som den ekonomiska hållbarhetsdimensionen.

Inom kollektivtrafik har engagemanget för sociala effekter ökat. Detta till viss del på grund av Sverigeförhandlingen¹, menar Wimark (2017) och Winter (2015). Intressenterna som deltog i Sverigeförhandlingen ombads skicka in kvantitativa beräkningar av eventuella sociala nyttor i relation till höghastighetsbanans lokalisering. Winter beskriver att många antaganden saknade vetenskaplig grund, diskussionerna hölls ofta på en högst generell nivå och angreppssättet och tolkningar skiljde sig åt mellan intressenterna. Några kommuner använde sig av egenskapade sociala konsekvensanalyser och andra utarbetade andra sätt att redovisa sociala nyttor. De sociala konsekvenser som lyftes var nästintill enkom av positivt slag. Winter menar att när aktörer använder sig av olika metoder och angreppssätt för att diskutera, redogöra och analysera sociala nyttor riskerar materialet som ligger till grund för investeringsbeslut att dölja strukturella ojämlikheter. En av slutsatserna i Winters rapport är att det behöver utvecklas ett gemensamt tänkande och metodik för att bättre förstå länkarna mellan transportinvesteringar och sociala perspektiv inom samhällsutvecklingen (Ibid). En stor del av denna problematik menar Wimark (2017) grundas i en brist på en gemensam syn på vad sociala nyttor faktiskt är och innebär.

¹ Sverigeförhandlingen är ett regeringsinitiativ om satsningar på bland annat höghastighetsjärnväg och att öka tillgängligheten och utöka kollektivtrafiken i de tre största städerna (Region Stockholm, u.å.).

Göteborg beskrivs idag som en stad i framkant när det gäller integrering av sociala hållbarhetsfrågor². Staden har tidigare uppmärksammat brister i utvecklingen av den sociala dimensionen av hållbarhetsarbetet och detta har setts som ett hot mot ekonomisk tillväxt och stadens sammanhållning (Göteborgs Stad, 2009). Social hållbarhet beskrivs i *Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018-2026* (Göteborgs Stad, 2018) som målet för stadsutvecklingen, inom ramarna för naturens gränser, med ekonomisk tillväxt som ett av verktygen (Ibid). I den regionala *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor* (Västra Götalandsregionen (VGR), 2018) uttrycks också ett behov av att inom kollektivtrafiken hantera sociala frågor systematiskt och strukturerat, med hänsyn till olika gruppers behov (Ibid).

VGR har tillsammans med Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun tagit fram ett kollektivtrafikprogram, *Målbild Koll2035*, för att utveckla stornätet som idag består av stombusslinjer, spårvägslinjer, expressbussar och pendeltåg (VGR, Göteborgs Stad, Mölndals Stad, Partille kommun, 2018). Förväntningar som uttrycks för målbilden är att den ska resultera i stora sociala nyttor för staden som helhet. Samtidigt beskrivs det som en risk att den kan få negativa konsekvenser på lokal nivå, i det fall utformning och vidare planering inte sker på rätt sätt (Ibid). Den största satsningen inom ramen för Målbild Koll2035 är införandet av ett kommunöverskridande snabbussystem, ett så kallat *Metrobussystem* (VGR et al., 2018). Förra året beslutade VGR, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) av konceptets införande (Mölndals Stad, 2018). ÅVS:en ska undersöka och jämföra Metrobussystemets olika utbyggnadsnivåer och effekter (Ibid).

Med utgångspunkt i planeringsaktörernas uttryckta önskan om att sociala perspektiv ska beaktas systematiskt och strukturerat i det tidiga planeringsskedet och med Göteborgs Stads status som socialt hållbarhetsinriktade, det sociala perspektivets uppsving och en önskan om ett gemensamt tänkande och metodik för att hantera det sociala, kan en studie av en pågående planeringsprocess för kollektivtrafiksatsningar i Göteborg vara ett intressant komplement till forskningen om social hållbarhet och kollektivtrafikplanering.

² Christina Lindkvist Scholten, docent i urbana studier vid Malmö Universitet och K2. Pilotintervju på Malmö Universitet den 22 januari 2019.

1.2 Syfte och frågeställning

Genom en djupdykning i planeringen av Metrobussystemet är syftet med denna uppsats att bredda förståelsen för hur planeringsaktörer inom kollektivtrafik förhåller sig till social hållbarhet samt på vilka sätt social hållbarhet inkluderas i samtida kollektivtrafikutveckling inom Göteborgs kontext. Uppsatsen ska besvara två frågor:

- Hur förhåller sig planeringsaktörer inom Göteborg till sociala hållbarhetsperspektiv vid kollektivtrafikutveckling?
- På vilka sätt inkluderas sociala hållbarhetsperspektiv i planeringen av Metrobussystemet?

1.3 Avgränsning

Fokus för uppsatsen är staden Göteborg, den pågående planeringen av Metrobussystemet och de kollektivtrafikplaneringsaktörer som rör sig inom den kontexten. Denna avgränsning bygger på uppsatsens frågeställningar och önskan om att undersöka ett projekt som är pågående, i ett initialt skede och som innebär mer än exempelvis en ny linjedragning eller annan mindre satsning. Metrobussystemet utgör den största satsningen i storstadsområdet de kommande åren (VGR et al., 2018) och en studie av ett helt nytt system menar vi kan ge större insikt än att studera mer lokala, småskaliga insatser.

1.4 Disposition

I **kapitel ett** presenteras en problembeskrivning, uppsatsens syfte och frågeställningar samt avgränsning för uppsatsen. **Kapitel två** redogör för uppsatsens teoretiska utgångspunkt vilket är en produkt av en genomförd litteraturoversikt. **Kapitel tre** sammanfattar metoder och verktyg som vi kunnat se är vanliga och viktiga för hantering av sociala hållbarhetsperspektiv inom kollektivtrafikplanering. Ett reflekterande avsnitt kring transportplaneringens syn på och användning av de presenterade metoderna och verktygen återfinns även i detta kapitel. I **kapitel fyra** förklaras uppsatsens tillvägagångssätt i form av ett metodkapitel och i **kapitel fem** presenteras kontexten för uppsatsen; Göteborg och Metrobussystemet. **Kapitel sex** presenterar en tematiserad beskrivning av intervjumaterialet som sedan i **kapitel sju** diskuteras utifrån uppsatsens teoretiska ramverk. Uppsatsen avrundas i och med **kapitel åttas** avslutande reflektion där bland annat en metoddiskussion återfinns.

2. Teoretiskt ramverk

Detta kapitel redogör för uppsatsens teoretiska utgångspunkter som sedan kommer användas för att analysera och diskutera det insamlade intervjumaterialet. Ramverket inleds brett för att först behandla vetenskaplig litteratur kring hållbarhet och framför allt social hållbarhet, för att sedan smalna av mot frågor om mobilitet och transportplanering. Kapitlet avslutas i ett sammanlänkande avsnitt där kopplingar mellan transport och kollektivtrafik presenteras utifrån en ansats i social hållbarhetsteori.

2.1 Vad är hållbarhet?

Vad som är hållbart och inte råder det delade meningar om. Det finns ingen allmänt accepterad och väldefinierad metod för att bestämma vad som bidrar till en hållbar utveckling och vad som inte gör det (Hedenfelt, 2013). I arbetet mot en hållbar utveckling väljer dock de flesta att utgå från Brundtlandskommissionens definition vilken beskrivs som en utveckling som möter denna generations behov utan att riskera framtida generationers möjlighet att möta sina behov (WCED, 1987).

Ofta delas hållbarhetsbegreppet in i tre dimensioner; ekologisk, social samt ekonomisk, och för att något ska kunna ses som hållbart måste alla tre dimensioner och länkarna mellan dem vara hållbara (Hedenfelt, 2013). Gunder (2006) menar att konceptet hållbarhet är mångtydigt vilket kan innebära både styrkor och svagheter för begreppets förmåga att lyckas skapa faktisk hållbar utveckling. Styrkor med begreppets mångtydighet är att det kan agera som enande, något som alla kan ställa sig bakom och som kan anpassas och tillämpas på olika situationer (Hedenfelt, 2013). Att begreppet stipuleras vara någonting som alla kan ställa sig bakom är dock också en av begreppets svagheter (Gunder, 2006). Samhällsplanering tenderar att försumma att det som anses hållbart för en person kan hota levnadsvillkoren för en annan. Den som har makten att definiera vad hållbar utveckling innebär har också makten att anpassa definitionen till att passa egenintressen (Hedenfelt, 2013). Marcuse (1998, se Gunder, 2006) menar vidare att det ofta förekommer en snedfördelning mellan de tre dimensionerna; ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Denna snedfördelning är resultatet av maktobalanser i samhället där de med makt att definiera begreppet också har makt att prioritera (Hedenfelt, 2013). Marcuse (1998, se Gunder 2006) väljer att förklara dualismen av hållbarhetsbegreppet som att: “[s]ustainability is both an honourable goal for carefully defined

purposes and a camouflaged trap for the wellintentioned unwary” (s. 214).

Nära ett samtal om makt och hållbarhet ligger frågor om hållbarhet och dess relativitet. Många gånger är det högst oklart var gränsen för vad som är hållbart eller ohållbart går (Hedenfelt, 2013). Frågor om huruvida hållbarhet är ett absolut tillstånd blir därmed viktiga. Antingen är någonting hållbart eller inte hållbart, men när begreppet används i praktiken tenderar vi att prata om olika grader av hållbarhet trots att frågan egentligen handlar om att det är hållbart eller inte. Vi pratar om att någonting ska bli “mer hållbart” vilket antyder att vi går från ett redan hållbart tillstånd till ett än mer hållbart tillstånd, trots att det egentligen handlar om att vi minskar ohållbarheten och inte ökar hållbarheten. Viljan att använda positivt laddade värdeord riskerar att resultera i att vi nöjer oss med att bara bli bättre trots att det nödvändigtvis inte innebär att något är tillräckligt bra (Ibid).

I diskussioner om hållbarhet brukar också frågan om svag eller stark hållbarhet uppmärksammas (Ibid). En svag hållbarhetsansats innebär att ett förslag eller en åtgärd kan ha positiva utfall för en av dimensionerna men negativa utfall för de andra två dimensionerna (Pope, Annandale & Morrison-Saunders, 2004). Ett projekt med utgångspunkt i svag hållbarhet betraktas alltså positivt så länge det totala nettoutfallet av de tre dimensionerna är positivt trots att två av de tre dimensionerna är negativa (Ibid). Hedenfelt (2013) beskriver att med den svaga hållbarhetsansatsen kan olika kapitaltyper såsom humankapital, socialt kapital, naturkapital och skapat kapital vara substituerbara med varandra. Detta sätt att se på hållbarhet skulle kunna innebära att naturkapital eller socialt kapital kan ersättas med skapat kapital och fortfarande kunna anses vara hållbart, menar hon (Ibid).

2.2 Vad är social hållbarhet?

I likhet med hållbarhetsbegreppet finns det ingen enhetlig syn på innebörden av social hållbarhet. Det finns en relativt begränsad mängd litteratur kring just definitionen av social hållbarhet men desto mer finns att hitta i överlappande koncept som socialt kapital, social sammanhållning och social exkludering (Dempsey, Bramley, Power & Brown, 2011). Problemen som finns kring definiering av socialt hållbar utveckling har att göra med att förändringen inte kan anses vara socialt neutral (Abrahamsson, Guevara & Lorenzi, 2016). En social förändring innebär motsättningar och intressekonflikter där vissa tjänar på en förändring och vissa anser sig förlora.

Social hållbarhet förklaras ibland som en kombination av två saker; social rättvisa och *sustainability of community*, eller "lokalsamhällens hållbarhet" (Dempsey et al., 2011; Abrahamsson, 2013). Social rättvisa handlar om fördelning av resurser och förmåga att tillskansa sig sina medborgerliga rättigheter medan det andra benet, lokalsamhällens hållbarhet, handlar om samhällets nätverk, deltagande, samhällets stabilitet, stolthet samt upplevd trygghet och säkerhet (Ibid).

Social rättvisa

Ett socialt rättvist samhälle är ett som inte exkluderar eller hindrar människor att delta ekonomiskt, socialt eller politiskt i samhället (Dempsey et al., 2011). Konceptet om en socialt rättvis stad kan sägas innefattas av "*equity, democracy and diversity*" (Fainstein, 2010). Med *equity* menas att resultatet av en resursfördelning innebär att alla har lika mycket, till skillnad från det närbesläktade begreppet *equality* som innebär att alla får en lika stor del av resursen oavsett vilka behov som föreligger (The education trust, 2017). Fainsteins equity bygger på Rawls tankar om begreppet (Fainstein & Fainstein, 2013). Rawl har fått viss kritik från vissa som önskar bredda hans definition, då han anses lägga stor vikt vid materialistiska utfall och inte i tillräckligt stor utsträckning beaktar de skillnader av makt och självkänsla som kommer av olikheter beroende på exempelvis kön eller etnicitet. Med grund i denna kritik valde därför Fainstein att lägga till mångfald som en andra dimension av en urban rättvisa. Denna dimension likställer Fainstein med begreppet social inkludering vilket kopplar an till den tredje dimensionen om demokrati. En inkludering av samhällets underordnade grupper har effekten av maktfördelning. Om syftet är att öka social rättvisa bör en medvetenhet kring vem som får ta del av en strategi eller plan väga tungt i beslutsprocessen (Ibid).

Abrahamsson (2013) menar att rättvisa allt mer kommit att handla om rättigheter. Men att ha rättighet till någonting betyder inte att rättvisa gäller. Nussbaum exemplifierar att en person kan ha rätt till politiskt deltagande i form av röstberättigade utan att ha förmåga att utöva denna rättighet exempelvis på grund av svårigheter att förstå hur förtidsröstning fungerar, hinder som innebär svårigheter att fysiskt ta sig till vallokalen eller eventuella risker för hot och våld under resan dit. Ett annat exempel är hur alla har rätt till att åka buss eller tåg men alla har inte lika möjligheter att utnyttja denna rättighet. Nussbaum (2000) förespråkar i en tolkning av Amartya Sens arbete, en *capability-approach* eller på svenska en ansats kring *förmåga* i diskussioner om rättvisa. Rättvisa kan handla om människors lika möjligheter till

livschanser och då framförallt människors lika *förmåga* att faktiskt nyttja dessa möjligheter. Ojämlika möjligheter eller förmågor att tillskansa sig sina rättigheter är ett rättviseproblem. Dessa ojämlikheter förstärks av samhällets ökade sociala klyftor vilket gör att det blir svårare att upprätthålla samhällets sociala kontrakt. Det sociala kontraktet beskrivs av Stigendal och Östergren (2013) som den tillit vi har gentemot varandra och samhällets institutioner. Detta leder oss in på det andra benet av social hållbarhet, det sociala kapitalet och samhällets sammanhållning.

Sustainability of community

Sustainability of community eller lokalsamhällens hållbarhet handlar om ett samhälles förmåga att bibehålla och reproducera sig själv som ett accepterat fungerande samhälle vilket kan associeras med koncepten socialt kapital och social sammanhållning (Dempsey et al., 2011; Abrahamsson, 2013). Social sammanhållning och socialt kapital kan anses vara tätt sammanvävda begrepp som tenderar att användas synonymt med varandra (Ferlander, 2007). Dock kan en skillnad utgöras i form av att social sammanhållning kan förklaras vara utfallet eller effekten såväl som ursprunget av socialt kapitals olika dimensioner. Socialt kapital kan förstås som en resurs som uppstår i samhällets sociala relationer (Mattisson, Håkansson & Jakobsson, 2015). Kärnan i idén om socialt kapital kan anses vara att sociala nätverk har ett värde (Light, 2004).

Socialt kapital kan delas in i tre olika former eller kategorier; *sammanbindande* socialt kapital; *överbryggande* socialt kapital och *länkande* socialt kapital (Rönnerstrand, 2018). Det sammanbindande kapitalet förklaras handla om de relationella utbyten som sker inom slutna nätverk såsom familj och vänner, medan det överbryggande sociala kapitalet handlar om relationer mellan olikartade grupper i form av socioekonomiska, geografiska och ekonomiska faktorer (Honkaniemi et al., 2017). Den tredje formen av socialt kapital, det länkande sociala kapitalet eller *linking capital*, kan ses som de vertikala banden mellan individer på skilda formella nivåer eller inom makthierarkier. Med andra ord handlar det om relationer längs med sociala skalor (Emmelin & Eriksson, 2012).

Det råder en ojämnr fördelning av samhällets sociala kapital (Ferlander, 2007). Välutbildade tenderar exempelvis att ha mer socialt kapital än mindre utbildade. Ekonomiskt utsatta människor tenderar att ha mer sammanbindande socialt kapital, men relativt lite överbryggande och länkande socialt kapital. Privilegierade grupper tenderar att ha mer

länkande socialt kapital än marginaliserade grupper (Ibid). En ojämlik fördelning av de olika formerna av socialt kapital kan bland annat bidra till att befästa befintliga ojämlikheter i hälsa (Baum & Zierch, 2003, se Ferlander, 2007). Szreter och Woolcook (2004) beskriver sambandet mellan socialt kapital och ojämlikheter:

“..social capital, in any of its three forms, may easily be used as a resource for exclusionary and sectional interests, which may have an ambivalent or even negative consequence for the overall population health of society [...]Social capital is not a magic wand for improving society, nor is it a self- contained comprehensive theory. It is a useful concept, which focuses our attention on an important set of resources, inhering in relationships, networks, associations, and norms [...]“ (Szreter & Woolcook, 2004, s. 661).

Ofta ses det överbryggande sociala kapitalet som “bra” och det sammanlänkande kapitalet som “dåligt” (Geys & Murdoch, 2008 se Schwanen et al., 2015). Briggs (1998 se Ferlander, 2007) menar dock att båda formerna är lika viktiga men på olika sätt: “Bonding social capital is vital for 'getting by', while bridging social is crucial for 'getting ahead” (s.119). Även om socialt kapital generellt ses som något positivt så är det dock viktigt att uppmärksamma att det har sina negativa aspekter (Ferlander, 2007). Transportforskarna Schwanen et al. (2015) menar även att trots att socialt kapital är ett av de mest använda begreppen inom samhällsvetenskapen, har konceptet inte nått sin fulla potential i relation till transport och socialt utanförskap. Anledningen hävdar författarna är att forskare tidigare lutat sig mot studier för förståelse av socialt kapital och de godartade konsekvenserna som följer, utan att ifrågasätta om det kan uppstå negativa effekter. Schwanen et al. (2015) beskriver hur negativa effekter av socialt kapital kan uppstå när vissa stängda sociala nätverk fastställer oönskade sociala normer, begränsar personlig frihet och exkluderar människor från det “normala” samhället (Ibid).

Social exkludering

En frekvent använd definition av social exkludering är den av Levitas et al. (2007):

“Social exclusion is a complex and multi-dimensional process. It involves the lack or denial of resources, rights, goods and services, and the inability to participate in the normal relationships and activities, available to the majority of people in a society, whether in economic, social, cultural or political arenas. It affects both the quality of life of individuals and the equity and cohesion of society as a whole” (Levitas et al., 2007, s. 9).

Den multidimensionella processen som Levitas et al. (2007) belyser i citatet ovan handlar om att social exkludering inte bara innefattar saker som fattigdom eller att ha ett arbete eller inte. Det handlar om en mångfald av utsatthet där andra faktorer som brist på sociala interaktioner eller sammanhållning också spelar roll (Richardsson & Le Grand, 2002). Social exkludering är något som anses vara relativt. Det finns inte något absolut utanförskap eller total exkludering utan det är ett relativistiskt tillstånd som kan betyda olika saker genom tid och rum (Ureta, 2008; Richardsson & Le Grand, 2002).

Förmåga att utöva makt (att ha *agency*) är också en viktig aspekt av begreppet och härrör det faktum att socialt utanförskap alltid är en produkt som skapats av någon (Ureta, 2008). För att diskursen kring utanförskap ska finnas måste det finnas något att vara utanför, alltså något som kan betraktas som innanförskap (Stigendal, 2007). Utanförskap anses ofta som problemet, det onormala som ska ställas till rätta, men egentligen kan det vara gränserna som innanförskapet sätter upp som exkluderar människors deltagande (Abrahamsson, 2013). Motsatsen till att vara i utanförskap eller att vara exkluderad lämnas ofta odefinierad, vilket resulterar i att upplevt exkluderade individer ses som överflödiga, obotliga, omoraliska och som undantag från den "korrekta" och ansvarstagande "vanliga" befolkningen, beskriver Abrahamsson. Förmåga att påverka eller utöva makt handlar sammanfattningsvis om den som har makten att fastställa vem som är exkluderad också fastställer vad innanförskapet innebär. Social exkludering kan även beskrivas som ett dynamiskt koncept, vilket kan ses i problematiken med att begreppen socialt innanförskap, utanförskap och social exkludering sällan beaktar skalor av ojämlikhet (Schwanen et al., 2015). Den dynamiska aspekten innebär att social exkludering inte bara handlar om att inte ha ett arbete eller pengar vid ett visst tillfälle utan det handlar om långsiktighet och relaterar till en försämrad potential för möjligheter i framtiden (Ureta, 2008; Richardsson & Le Grand, 2002).

Sammanfattningsvis handlar social hållbarhet om en rättvis fördelning av samhällets resurser baserat på olika behov, allas förmåga att tillskansa sig sina medborgerliga rättigheter samt hur relationella utbyten i form av olika nätverk kan skapa en robust social sammanhållning.

2.3 Mobilitet

Vad är mobilitet?

FN har definierat förflyttning som en mänsklig rättighet (UN, 1948). Mobilitetskonceptet handlar om förflyttning, men begränsas inte till förflyttning från en punkt till en annan (Stjernborg, 2017). Mobilitet är laddat med mening (Cresswell, 2010), nära kopplat till människors välmående och beroende av sin kontext (Schwanen & Ziegler, 2011, se Stjernborg, 2017; Ziegler & Schwanen, 2011, se Stjernborg, 2017). Utöver att mobilitet är kopplat till sociala relationer möjliggör det kulturella, politiska och ekonomiska aktiviteter (Rodrigue, 2017). Samhällens ekonomiska utveckling är likaså nära länkat till mobilitet. Regioner där graden av mobilitet är hög tenderar att ha större möjligheter för ekonomisk utveckling än regioner med låg mobilitet. Mobilitet tenderar därför att ses som en indikator för samhällens utveckling. Det är därmed inte sagt att mobilitet i alla former får positiva konsekvenser för människor. En persons mobilitet kan minska en annan persons möjligheter till mobilitet, menar Cresswell (2010). Detta kan exempelvis ta sig uttryck när skolbarn hindras från att promenera till skolan ensamma på grund av andra i trafiken, som färdas på ett sätt som hämmar fotgängares möjligheter att ta sig fram säkert (Ibid).

Rodrigue (2017) definierar mobilitet som ett multidimensionellt koncept, som både handlar om en potential för förflyttning och förflyttningen i sig själv. Mobilitet kan ytterligare beskrivas utifrån Cresswells (2010) tre kategorier: Fysisk förflyttning mellan platser, representation av förflyttning och den upplevda och förkroppsligade praktiken av förflyttning. Dessa är alla sammanflätade med varandra (Ibid). *Fysisk förflyttning* är det som kan mätas och kartläggas hos människor, föremål och idéer. Detta säger emellertid ingenting om meningen med att förflytta sig (Ibid). Mobilitet får sin mening genom berättelsen om mobilitet, vilket benämns som *representation av förflyttning*; Mobiliteten kan ges olika mening, exempelvis som utmattande, äventyrlig eller frigörande. En resa kan ges olika mening beroende på vem som reser och varför. Idén om rätten till mobilitet är ett exempel på representation i västerländska samhällen, där representationen speglas i lagar och nationella dokument (Blomley, 1994 se Cresswell, 2010). Praktiskt utövande av mobilitet, eller *upplevelse av förflyttning*, kan handla om den vardagliga upplevelsen, som att köra bil eller promenera (Cresswell, 2010). Det kan också handla om teoretiska sociala aspekter av mobilitet, som människors vanor eller förkroppsligade mobilitet. Det kan vara krävande eller

befriande att förflytta sig. Upplevd mobilitet kan vara i samstämmighet med mobilitetens representation, alltså den berättelse som omger den. Ibland uppstår däremot dissonans mellan representation av förflyttningen och upplevelsen av den. Cresswell exemplifierar hur den upplevda mobiliteten är i samstämmighet med den representation som omger den, när en person upplever frihet när ett flygplan lyfter från marken.

För att ytterligare exemplifiera vad Cresswell menar med dissonans mellan representation och upplevd mobilitet kan hans argument appliceras på bilkörande, som likt flygplanet kan beskrivas representeras av frihet. Upplevelsen av att vara fast i en bilkö kan motsäga denna positiva representation som omger bilkörandet. Upplevelsen kan då istället resultera i en negativ upplevelse, som är stressande eller uttråkande, där valet av färdmedel gör föraren begränsad i sin frihet.

Synsätt på mobilitet och dess sociala betydelse

Transportfältet har många gånger beskrivits som att det står inför en kris och att det har underskattat viktiga utmaningar för stadsplanering (Sheller & Urry, 2006). Transportplanering har länge ägnat sig åt försöka förutspå trafikens utveckling (Banister, 2008), dela upp transport i kategorier som pendlings-, fritids- och affärsresor, och undersöka dem som separerade från varandra (Sheller & Urry, 2006). Fältet har strävat efter att minimera tiden människor lägger på resor och vad det kostar (Banister, 2008). Mobilitet har hanterats som migration, transport och förflyttning, men resan i sig har inte givits nämnvärd betydelse (Cresswell, 2010). Tiden det tar att transportera sig har setts som oanvänd tid som bör minimeras med tekniska lösningar (Cresswell, 2010; Banister, 2008). Resandet har i sin tur setts som en neutral och självklar process och som en kostnad för resenären (Cresswell, 2010; Sheller & Urry, 2006).

Idag finns litteratur från flera olika forskningsfält som beskriver hur det växer fram nya förståelser och sätt att hantera transport i forskning och planering. Studier av mobilitet har breddats till att nu belysa förflyttningen av människor, objekt och information på ett allt mer komplext och relationellt sätt, utifrån flera nivåer (Sheller, 2018). Sheller och Urry talar om en pågående förändring i hur sociologin ser på mobilitetens betydelse (Sheller, 2018; Sheller & Urry, 2006), i likhet med Cresswell (2010) som beskriver mobilitetskonceptets växande betydelse inom geografin. Banister (2008) skriver likaså om “ett hållbart mobilitetsparadigm”

som börjar få utbredning inom transportfältet. Inom ramen för detta mobilitetsparadigm, som kan beskrivas som en pågående förändringsprocess snarare än ett helt nytt planeringssätt, finns vissa frågor som generellt sett får större uppmärksamhet än tidigare inom transportfältet; Att sakta ner trafikflödena och ge utrymme åt långsamma färdssätt värdesätts mer än tidigare. Banister beskriver också att människan får ta plats i trafiken på ett mer integrerat vis, i kontrast till tidigare ideal om trafikseparering. Det prioriteras allt mer att skapa och planera för visioner av vad staden *kan* vara, i stället för att försöka förutspå framtidens trafikutveckling. Scenarioutveckling används i större utsträckning, som komplement till det traditionella framtagandet av modeller. Det lokala perspektivet ges allt mer fokus. Det ekonomiska perspektivet ger mer utrymme än tidigare åt analyser av sociala frågor och miljöpåverkan.

Resandets och platsens betydelse är teman som kan urskiljas inom det nya förhållningssättet till mobilitet. Sheller och Urry (2006) beskriver en värld där allt tycks vara på väg, i rörelse. Resorna har blivit allt längre, sker i högre hastigheter än förr och transportrelaterade frågor anses ofta vara lösningen på städernas problem (Banister, 2008). Inom senare års forskning om mobilitet finns enligt Banister tecken på en förändrad syn på restider, där resandet kan förstås som en aktivitet i sig. Denna syn på mobilitet är i högre grad aktivitetsbaserad och ett större fokus läggs på individers livsstilar och vardagsliv. Idag undersöks allt mer den förkroppsligade naturen och upplevelsen av olika färdssätt (Sheller & Urry, 2006) och det prioriteras att möjliggöra *rimliga* restider framför att minimera dem (Banister, 2008). Fritidsresor utgör en hög andel av resandet idag och kan exemplifiera en resekategori där resenärerna ofta värdesätter resan som en aktivitet. Ny teknik möjliggör dessutom större flexibilitet under restiden. Ett exempel på detta är att kollektivtrafikresenärer har möjlighet att arbeta på vägen till och från arbetet om det finns tillgång till internet på tåget eller bussen, vilket gör att restiden inkluderas i arbetstiden.

Trots att den globaliserade världen ofta beskrivs som sömlös och flytande, där allt är på väg, argumenterar Cresswell (2010) för att platsers betydelse för det sociala fortfarande är viktig. Det beständiga, lokala och platsbundna har stor betydelse för människors sociala och politiska liv. Territorier, platser, gränser och landskap är exempel på element som därför behöver inkluderas i transportplanering. Även om det finns nya former av mobilitet idag, såsom internet, som gör det möjligt att ta del av omvärlden på nya sätt, bör både platser, transporter och människor integreras i en holistisk förståelse. Det paradigm som håller på ta form menar

Sheller och Urry (2006) är fokuserat på att förstå de komplexa relationella sambanden mellan platser och personer, och platser förstås som mer eller mindre sammanlänkade i nätverk av kopplingar.

Mobilitet, makt och rättvisa

Genom att se mobilitet ur ett maktperspektiv kan det konstateras att det finns politiska aspekter av mobilitet (Cresswell, 2010). Detta kan urskiljas i sättet som mobilitet både producerar och skapas av sociala relationer. Mobilitet har därför en särskild betydelse för skapandet av hierarkier och makt, menar Cresswell. Både mobilitet (hos information, människor eller varor) och den utövade kontrollen över mobilitet reflekterar och förstärker maktförhållanden (Sheller & Urry, 2006). Transportforskning har enligt Sheller och Urry allt mer börjat inkludera maktperspektiv vid studier av mobilitet.

Transport är en avgörande komponent för människors möjlighet att tillskansa sig sina medborgerliga rättigheter (Levy, 2013). Transport kan vara ett medel för att utveckla ett socialt hållbart samhälle men det kan samtidigt ge upphov till att skapa ojämlikheter mellan eller inom geografiska områden. Därför måste transportsystemet, för att vara effektivt, se till att fördelningen av transport är socialt rättvis (Beyazit, 2011). Problem med ojämlikheter i mobilitet börjar med våra kroppar och hur vissa kroppar lättare kan röra sig genom samhällets rum än andra kroppar (Sheller, 2018). Denna ojämlikhet grundas i mobilitetsrestriktioner beroende av kön, etnicitet, social klass, sexualitet och fysiska förmågor (Ibid). Ett viktig begrepp vid diskussioner om rättvis mobilitet är *motilitet*. Motilitet kan beskrivas som potentiell mobilitet eller *förmågan* att spontant och självständigt kunna förflytta sig (Sheller, 2018; Urry, 2008). Kaufmann, Bergman och Joye (2004) förklarar motilitet som bestående av dels en *tillgång* till olika former och grader av mobilitet; *kompetens* att utnyttja tillgången vilket kan handla om dels den fysiska förmågan, dels förvärvade kunskaper kring regler och lagar för rörelse, exempelvis att inneha körkort eller kunskap om ett områdes terräng; samt organisatoriska färdigheter att planera, kunna ta till sig information och synkronisera aktiviteter. Till sist handlar motilitet om att kunna *tillskansa sig* ett visst val vilket även inkluderar ett val att inte röra sig. Tillskansning handlar om hur individer, grupper, nätverk eller institutioner tolkar och agerar kring upplevd eller verklig tillgång och färdigheter. Behov, planer, önskningar, motiv, värderingar och vanor är alla saker som påverkar en tillskansning av ett visst val. Dessa tre delar av motilitet; tillgång, kompetens och tillskansning,

är alla djupt sammanlänkade med sociala, kulturella, ekonomiska och politiska strukturer (Ibid). Kaufmann et al. (2004) föreslår att motilitet bör ses som en form av kapital, som en tillgång. Precis som ekonomiskt kapital kan alltså motilitet och mobilitet ses som en resurs.

Beslut om transportinvesteringar tenderar att baseras på en modellering av efterfrågan och utbud vilket hanterar information på en aggregerad nivå (Beyazit, 2011). Dock riskerar ojämlikheter och orättvisor att skapas och förstärkas genom att investeringar sker baserat på efterfrågan och på en generellt sammanslagen nivå. Att besluten tenderar att göras på detta vis har till stor del att göra med utformningen av de metoder som ofta används. Inom ramen för transportinvesteringar är metoder såsom kostnads-nyttoanalyser (*cost-benefit analysis*, *CBA*) och transportmodellering, ett verktyg för att förutspå framtida transportefterfrågan, två sedvanliga metoder. Båda metoder bär dock med sig komplikationer och konsekvenser för en social rättvisa. Transportmodellering syftar till att förutspå en framtida transportefterfrågan baserat på nutida resmönster. Grundpelaren i en planering som baseras på nutida resmönster är att medborgarna har ett faktiskt val vilket inte alltid är fallet (Martens, 2006). Dagens transportefterfrågan är lika mycket ett resultat av bundenhet och restriktioner som det är ett resultat av val (Ibid). En fråga om en socialt rättvis mobilitetsfördelning och transportfördelning handlar om att erkänna de strukturer som skapar ojämlikhet och fordrar en dekonstruering av konceptet om att vi har ett så kallat resval (Levy, 2013). "Resvalet" bör sättas i en kontext om maktrelationer och dess intersektionalitet. Varför resvalet måste dekonstrueras och omformas beror på att det existerar olika och ojämna sociala positioner bland transportanvändare (Ibid).

Beslut om vilket sätt människor väljer att resa på innebär en rad med trade-offs kring syftet med resan, när resan sker, hur den sker och dessutom om resan ska genomföras eller inte (Ibid). Beslut är inte individuella utan tas inom ramen för kontexten av ojämlika maktrelationer i hushållet, samhället och staden. Beslut om att resa tas med grund i samhällets normer. Exempel på hur olika resmönster formas genom ojämna maktrelationer kan bland annat ses i hur otrygghet tar sig i uttryck i kollektivtrafiken. I en studie av Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI), genomförd i Göteborg, svarade 45% av respondenterna att de exempelvis undviker att resa med spårvagn under sena kvällar och helger till områdena Angered och Bergsjön (Alm & Lindberg, 2004). Den minskade efterfrågan för sträckor mot Angered och Bergsjön under helgen kanske med andra ord inte har att göra med att människor inte vill resa just den sträckan utan handlar om andra överordnade faktorer. Forskning har

tidigare visat på vikten av att identifiera *olika* populationsgrupper när analyser och utvärderingar av transportprojekt genomförs och inte ålägga medborgare en övergripande generell tillgänglighetsnivå (Elldér, Larsson & Gil Solá 2018).

Det finns risker med att göra beräkningar på transportinvesteringar som inte synliggör olika gruppers mobilitetsfördelning ur ett rättviseperspektiv. Kostnads-nyttoanalyser väger investeringskostnader mot dess förmodade genererade nyttor för att avgöra om det är en samhällsekonomiskt effektiv investering (Trafikverket, 2012). Nyttorna som ska överstiga kostnaderna måste omformas till monetära termer för att passa modellen. Dessa beräkningar är inte helt lätta då det exempelvis inte finns en marknad som för investeringskostnaderna, där pris kan hämtas. En faktor som ofta inkorporeras i analyser av en transportinvesteringar nyttor i relation till dess kostnader är exempelvis besparingar i restid (Martens, 2006). Denna beräkningsfaktor bör användas med försiktighet då den riskerar att dölja en fördelningsmekanism som förstärker orättvisor i mobilitet i och med relationen mellan det totala antalet resor och de sammanlagda genererade nyttorna av en specifik satsning (Martens, 2006; Beyazit, 2011). Ju fler resor som förutspås för en viss länk eller nod i ett transportsystem desto mer restidsbesparing kan åstadkommas, genom att förbättra just den länken och därmed generera högre nytta kopplat till den noden. En sådan ansats kan ses utifrån ett rättviseperspektiv då den strukturellt kommer favorisera de som redan har en hög grad av mobilitet och missgynna de mindre mobila grupperna (Ibid). Orättvisa gällande fördelning av mobilitet och transporter exemplifierar Levin et al. (2016) genom att beskriva hur en utbyggnad av kommunikationer kan påverka grupper på olika sätt. Kvinnor tenderar exempelvis oftare än män att resa kortare, ha fler kedjeresor för att utföra flera aktiviteter längs en resa (Rodrigue, 2017). Dessa faktorer påverkar hur kvinnor gynnas mindre än män av utbyggnad av kommunikationer, som möjliggör arbetspendling eller studier längre från hemmet, då kvinnors arbetsmarknader är mer lokala än mäns och deras yrken ofta är lågavlönade (Levin et al., 2016).

Sammanfattningsvis kräver en rättvis mobilitet ett erkännande av de strukturer och normer som styr i samhället och som påverkar hur vi reser, planerar och investerar. I strävan efter en mer rättvis mobilitet måste flera nivåer och skalor beaktas och analyseras och det utifrån en ansats om behov snarare än efterfrågan.

2.4 Kollektivtrafik i en social hållbarhetskontext

I detta avsnitt presenteras transportens och kollektivtrafikens roll för en socialt hållbar utveckling samt en diskussion om planeringens inneboende målkonflikter. Med en grund i social hållbarhetsteori diskuteras planering av kollektivtrafik utifrån begrepp som tillgänglighet, transportfattigdom och transportrelaterad social exkludering.

Planeringens paradoxer

En viss nivå av mobilitet krävs för att kunna träffa vänner och familj, eftersom de i regel är knutna till olika geografiska platser (Sheller & Urry, 2006). Människor blir mer och mer beroende av de system som möjliggör mobilitet och dessa system blir i sin tur allt mer komplexa (Ibid). Det övergripande transportpolitiska målet om att “säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” (Näringsdepartementet, 2009) tillsammans med lagen om att regioner och landsting ska ansvara för en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla resenärsgupper, beskriver Stjernborg och Nilsson (2018) som en målkonflikt och en stor utmaning för dagens kollektivtrafikplanering. För att vara samhällsekonomiskt effektiv ska en investering antingen tillgodose behovet hos många, eller inte medföra stora kostnader för samhället (Ibid). Den samhällsekonomiskt ideala investeringen utgör alltså en kombination av omfattande nyttor och låga kostnader. Stjernborg och Nilsson (2018) menar att det kan urskiljas en målkonflikt mellan dessa prioriteringar. På grund av strävan efter hög samhällsnytta tenderar investeringar i kollektivtrafik att fokusera på urbana områden, där kundunderlaget är högt, och utvecklingen av starka stråk ska sammanlänka städer eller områden i staden (Ibid).

Att planera, utveckla och anpassa kollektivtrafiken är en viktig del av samhällets utvecklingsarbete. Dagens samhällsplanering kan anses vara fångad mellan två konkurrerande mål (Vogel, 2016). Planeringen ska dels uppfylla uppsatta hållbarhetsåtaganden samtidigt som den ska tillfredsställa målet om ekonomisk tillväxt. Att ignorera de inneboende olika logikerna av tillväxt och hållbarhet kan leda till planeringsparadoxer vilket hindrar omställningen mot en hållbar utveckling (Ibid). En nyliberala agenda tillåter tillväxt och hållbarhet att kombineras (Vogel, 2015). Nyliberalismen och dagens tillväxtorienterade planering riskerar att leda till en prioritering av tillväxt över hållbarhetsmål. För att undkomma att fastna i paradoxen mellan hållbarhet och tillväxt utformas därför

hållbarhetsmål så diffust att nästan allt kan sägas gå i dess linje. Resultatet kan då bli målformuleringar som inte stämmer överens med praktiken (Ibid).

Tillgänglighet

Även om tillgänglighet är ett begrepp som kan ta olika uttryck i olika sammanhang ses det ofta som en beskrivning av med vilken lätthet individer kan nå ett önskat mål (Larsson, Elldér & Vilhelmson, 2014; Gregory et al., 2009). De önskade målen kan exempelvis röra lokaliseringar för sysselsättning, shopping, sjukvård eller platser för rekreation (Gregory et al., 2009). En mer specifik definition av tillgänglighet presenteras av Geurs och van Wee (2013):

“The extent to which land-use and transport systems enable individuals to reach activities or destinations by means of transport mode at various times of the day, and the extent to which land-use and transport systems enable companies, facilities and other activity places to receive people, goods and information at various times of the day” (Geurs & Van Wee, 2013, s. 208-209).

Tillgänglighet kan beskrivas som bestående av fyra olika komponenter; *Transport, rumslig fördelning, tid och individens behov och förmågor och möjligheter* (Geurs & van Wee, 2013; Larsson, Elldér & Vilhelmson, 2014). Transportkomponenten beskriver hur olika transportmedel innebär olika utfall av tid, i form av exempelvis väntetid, byten och själva resandet i sig, samt kostnad och ansträngning (Geurs & van Wee, 2013) vilket innefattar olika transportsätts förutsättningar (Larsson, Elldér & Vilhelmson, 2014). Den rumsliga fördelningen behandlar de geografiska förutsättningarna i form av den byggda miljön och lokalisering av exempelvis hur många och bra arbetsplatser, affärer, sjukvårdstjänster och rekreationsmöjligheter det finns inom ett visst område (Larsson, Elldér & Vilhelmson, 2014; Geurs och van Wee, 2013). Den tredje komponenten, tid, handlar om tillgång till aktiviteter över dygnets timmar, exempelvis öppettider i affärer, köer i rusningstid eller sämre turtäthet för bussar kvällstid (Geurs och van Wee, 2013; Larsson, Elldér & Vilhelmson, 2014). Denna komponent hanterar hur tidsmässiga restriktioner kan försvåra vissa sätt att röra sig över dygnets timmar. Den fjärde och sista komponenten av tillgänglighet beskriver individens behov, förmågor och möjligheter att tillskansa sig tillgång till transport (Geurs och van Wee, 2013). Behovet hos individen beror i stora drag på faktorer som ålder, inkomst och situation i hemmet medan förmågan handlar om individens fysiska villkor och vilka transportmedel som

finns till hands. Möjligheterna att sörja för behovet genom förmåga beror bland annat på inkomst, resebudget och utbildningsnivå.

De första tre komponenterna ses generellt som objektiva och mäts vanligtvis genom indikatorer för restid, distans eller genom att se på antalet möjligheter i form av exempelvis antalet jobb, skolor och mataffärer inom ett visst geografiskt område (Lättman, 2018). Den fjärde komponenten, som är individuell, är mer subjektiv i sin natur men tenderar trots detta att representeras av objektiva egenskaper såsom kön och ålder (Ibid). Geurs och van Wee (2013) påpekar att den individuella dimensionen i form av en individs behov, förmåga och möjligheter påverkar och påverkas av de andra tre komponenterna och har därmed inverkan på den totala nivån av tillgänglighet. I och med att olika personer upplever tillgänglighet på olika sätt beroende på individuella förutsättningar finns ett behov av att inkludera den individuella komponenten av tillgänglighet i planeringen av transport (Lättman, 2018). Lättman, Olsson och Friman (2018) poängterar vikten av att i en ansats om tillgänglighet även inkludera subjektiva förhållningssätt såsom frågor om *upplevd tillgänglighet*. Upplevd tillgänglighet kan definieras som hur lätt det är att leva ett tillfredsställande liv med hjälp av transportsystemet (Lättman, Friman & Olsson., 2016; Lättman, Olsson & Friman, 2018). Upplevd tillgänglighet baseras på individens egna preferenser och förmågor och komplementerar objektiva ansatser av tillgänglighet (Lättman, Olsson & Friman, 2018). Indikatorer för upplevd tillgänglighet kan innefattas av upplevelse av avstånd till närmaste busstation, upplevd förmåga att ta sig till hållplatsen eller upplevd trygghet vid användning av transportsystemet (Ibid). Det kan handla om valet av *vilken* mataffär en individ vill göra sina inköp i, *vilken tid* på dygnet personen vill göra inköpen och vilka *valmöjligheter som individen är medveten om* eller har möjlighet att använda (Lättman, Friman & Olsson, 2016; Lättman, Olsson & Friman, 2018). Ofta hanterar tillgänglighetsstudier de mer objektiva måtten och ignorerar helt och hållet att ett subjektivt perspektiv saknas vilket riskerar leda till antaganden om att tillgänglighetsnivån är densamma för alla inom ett visst område vilket därmed ignorerar individuella skillnader (Lättman, Olsson & Friman, 2018).

Tillgänglighet har tidigare konstaterats vara positivt kopplat till flera betydelsefulla sociala utfall som ökat välmående, minskad transportrelaterad exkludering och ökad fysisk aktivitet. Det gör att identifiering av samhällseliga undergrupper som upplever lägre nivåer av tillgänglighet är viktigt för att förhindra att människor drabbas av social exkludering (Ibid). Högre tillgänglighet kan ses som sammanlänkat med högre grad av social inkludering, social

rättvisa och den sociala dimensionen av hållbarhet (Farrington, 2007; Lättman, Friman & Olsson, 2016).

Transportrelaterad social exkludering

Avsaknaden av kollektivtrafik och andra former av transport riskerar att påverka människors sociala förutsättningar negativt. Lucas (2012) beskriver det som att sociala nackdelar och transportmässiga nackdelar samspelar direkt såväl som indirekt med varandra för att resultera i transportfattigdom. Transportfattigdom kan beskrivas som ett fenomen innefattande fyra element; mobilitetsfattigdom, överkomliga priser för transport, tillgänglighetsfattigdom och en utsatthet för transportens externaliteter (Tammerfors Universitet, 2018). Att leva i transportfattigdom kan leda till exkludering från planering och beslutsfattande samt en otillgänglighet till väsentliga varor och tjänster, vilket riskerar att leda till socialt utanförskap och en fortsatt ojämlikhet såväl socialt som transportmässigt (Lucas, 2012). Tammerfors universitet har tillsammans med finska myndigheter undersökt hur transportfattigdom ser ut i Finland och kom fram till att de grupper som löper störst risk att drabbas av transportfattigdom är låginkomsttagare, hushåll utan bilar, personer som är för unga eller gamla att köra bil, minoriteter samt immigranter (Tammerfors Universitet, 2018).

Mobilitet har fått en ökad betydelse för hur vi planerar och utformar vår vardag (Ureta, 2008). Den ökade vikten av mobilitet har också inneburit en ökad immobilitet, eller bristande förmåga att röra sig när det önskas eller behövs, vilket ses som en central del av socialt utanförskap. Kenyon, Lyons och Rafferty (2002) menar att de höga och ökande nivåerna av mobilitet resulterar i att vissa grupper och människor stängs ute från samhället, något som författarna kallar mobilitetsrelaterad social exkludering:

“The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility” (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002, s. 210-211).

Samhällets krav kring individens höga mobilitet kan beskrivas som fenomenet *hypermobilitet* (Urry 2002). Hannam, Sheller och Urry (2006) menar till och med att det finns en hypermobilitet. Ju mer mobilt samhället blir så kommer vissa grupper påverkas oproportionerligt av transportsystemet (Kenyon, 2003 se Lucas, 2012). Med andra ord, så förväntas människor i

dagens samhälle att resa och röra på sig allt mer och allt längre. Kraven för grundläggande nivåer av mobilitet har alltså ökat och fortsätter att öka vilket gör att fler riskerar att hamna på efterkälken. För att motverka och förmildra dessa krafter menar Urry (2002) att fokus behöver läggas på den del av befolkningen som är exkluderad eller som löper stor risk att bli det. Effekter av exkludering från kollektivtrafiken kan illustreras genom personer med funktionsvariation, som ofta är väldigt beroende av kollektivtrafik (Stjernborg, 2018). Barriärer som drabbar dessa personer har dels effekter för individen, där flera beskriver hur en förmåga att resa kollektivt kan anses vara livsavgörande men kan även ha stora effekter för samhället i stort. Forskning visar att familj och vänner till personer med funktionsvariation ofta lider av depressioner, ekonomiska förluster eller till och med ger upp jobb och karriär för att kunna vårda personen med funktionsvariation (Ibid).

Church, Frost och Sullivan (2000) har undersökt indikatorer där transport kan länkas samman med exkludering av vissa grupper. Sju kategorier kunde urskiljas: Fysisk, geografisk, tidsbaserad, ekonomisk och rumslig exkludering samt exkludering från viktiga anläggningar och exkludering baserad på rädsla eller otrygghet. *Fysisk exkludering* handlar om hur egenskaper hos transportsystemet och den byggda miljön inverkar på människors rörelsemöjligheter (Church, Frost & Sullivan, 2000). Det kan handla om fysiska barriärer som hämmar tillgängligheten och riskerar att drabba grupper som bland annat små barn, hörselskadade, icke-svensk- eller engelskspråkiga och människor med funktionsvariation (Imrie 1996, se Church, Frost & Sullivan, 2000).

Geografisk exkludering beskriver en så kallad *rumslig felmatchning* som handlar om de geografiska avstånden mellan bostadsområden och platser där viktiga tjänster och socio-ekonomiska möjligheter finns (Galster, 2007, se Honkaniemi, 2017). Det geografiska avståndet är även nära kopplat till en *tidsbaserad exkludering* vilken berör svårigheter för en person att organisera sina åtaganden i relation till sin tillgängliga tid (Honkaniemi et al., 2017; Church, Frost & Sullivan, 2000). Det kan exempelvis handla om problematiken med att organisera vardagens behov av lämning och hämtning av barn, pendling till jobb och handling. Forskning antyder att karriärer i grupper som är mer benägna att riskera social exkludering är speciellt känsliga för och begränsade av tid gällande sina mobilitetsval (Church, Frost & Sullivan, 2000). *Exkludering från anläggningar* handlar om hur boende i områden med höga nivåer av utanförskap saknar tillgång till bra shoppingmöjligheter, finansiella tjänster, fritidsaktiviteter, sjukvård och utbildning på grund av tids- och

inkomstrestriktioner i användandet av transportmedel (Countryside Agency, 2000 se Church, Frost & Sullivan, 2000). Förändringar i hur offentliga tjänster såsom sjukvård och skolor ombesörjer befolkningen har ökat svårigheten för människor att fysiskt ta del av dessa tjänster då det ofta ökar såväl monetära som tidsmässiga kostnader för brukaren (Church, Frost & Sullivan, 2000). Dessa kostnader tenderar att drabba ekonomiskt svaga och hushåll utan tillgång till bil hårdare. *Ekonomisk exkludering* berör inkomst och kostnader, såväl monetära som temporala, för att resa (Ibid). Inkomst och restriktioner gällande transportsystem kan begränsa det geografiska området för sysselsättning och andra ekonomiska möjligheter såsom möjligheter till högre utbildning (Church, Frost & Sullivan, 2000; Honkaniemi et al., 2017).

Exkludering baserat på rädsla eller otrygghet handlar om hur individer kan välja bort att resa vissa sträckor, tider på dygnet eller med vissa färdmedel på grund av att det innebär ökad oro och otrygghet (Honkaniemi et al., 2017; Church, Frost & Sullivan, 2000). Berglund, Lindqvist och Robertsson et al. (2006) menar att otrygghet i trafiken färgar människors vanor och kan innebära att vissa människor avstår från att vistas i offentlig miljö som gator, parker och även från användning av kollektivtrafik. En upplevd otrygghet kan alltså leda till att vissa människor antingen avstår från att resa helt eller väljer att omforma resrutten från det som egentligen är förstahandsvalet. Grupper påverkas av otrygghet i olika omfattning som resulterar i ojämlika möjligheter att transportera sig (Ibid). Kvinnor svarar exempelvis i större utsträckning än män för upplevd otrygghet i samband med resande (Alm & Lindberg, 2004). Andra exempel på exkludering på grund av rädsla och otrygghet är att fordonstrafik medför olycksrisker och allmän otrivsel för gång- och cykeltrafikanter, vilket ibland innebär att människor avhålls från att färdas vissa sträckor (Berglund, Lindqvist & Robertsson et al. (2006). Studien från Göteborg visar dock att upplevd attraktivitet av resande påverkas i högre utsträckning av risker för att utsättas för obehagliga situationer samt våld och hot än oro för att bli skadade i trafikolyckor (Alm & Lindberg, 2004). *Rumslig exkludering* belyser hur säkerhetsaspekter och förvaltning av offentliga och halvoffentliga platser för transport ofta utformas för att hålla borta eller avskräcka vissa socialt exkluderade personer (Church, Frost & Sullivan, 2000). Utformning och övervakning av offentliga platser kan öka vissa sårbara personers tillgänglighet genom att minska otrygghetsaspekter, men kan samtidigt försvaga känslan av ägarskap hos andra exkluderade grupper, specifikt yngre.

Alla dessa kategorier av exkludering kopplat till transport och mobilitet är starkt sammanvävda med varandra på så sätt att en typ av transportrelaterad exkludering kan leda

till en annan och skapa en kedja av exkluderande faktorer (Church, Frost & Sullivan, 2000). Exempelvis så kan en förlust av lokalt viktiga anläggningar generera en geografisk exkludering som kommer öka behovet att resa till alternativa anläggningar vilket i sin tur skulle kunna frambringa en tidsbaserad exkludering.

Honkaniemi et al. (2017) ser även länken mellan sociala kontakter och transportsystem som viktig i frågor om exkludering. Kollektivtrafik har sagts verka som en plattform för social interaktion och för ett uppbyggande av socialt kapital. Det finns forskning som stödjer just samspelet mellan bristande tillgång till transportmedel, socialt utanförskap och socialt kapital. Dock har kritik riktats mot denna länk då socialt kapital menas sakna kvantifierbara faktorer som är lätta att identifiera (Ibid).

Sammanfattningsvis kan det hävdas att det finns en stark koppling mellan en otillräcklig mobilitet och en otillräcklig tillgång till möjligheter, sociala nätverk, varor och tjänster (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002). Dessa faktorer korrelerar med varandra och kan både orsakas av och bli en konsekvens av social exkludering. Det är dock viktigt att påpeka att hög fysisk mobilitet inte är en universell lösning för mobilitetsrelaterad exkludering, menar Kenyon, Lyons och Rafferty (2002). Virtuellt mobilitet (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002) och plats (Elldér, Larsson & Gil Solá, 2018) är även av stor betydelse för att minska utanförskap. När syftet är att minska utanförskap genom att göra hållbara transportmedel tillgängliga för *alla* är det viktigt att förstå faktorerna som driver *upplevd tillgänglighet* (Lättman et al., 2016). Det centrala problemet med transportrelaterat socialt utanförskap kan avslutningsvis beskrivas som uteblivet deltagande, eller mer exakt, bristen på förmåga och möjlighet att delta i det ekonomiska, sociala och politiska livet när det önskas och behövs (Ureta, 2008; Schwanen et al., 2015).

2.5 Kapitelsammanfattning

Social rättvisa och lokalsamhällens hållbarhet är två centrala delar av den sociala hållbarhetsdiskursen där den första handlar om fördelning av resurser och den andra om hur sociala relationer binder ihop samhällen (Dempsey et al., 2011). Mobilitet kan ses som en resurs för samhället och för individen. Denna resurs är politisk i hur den skapar och återskapar maktrelationer (Cresswell, 2010). Hur mobilitet planeras och fördelas är en fråga om makt och rättvisa (Cresswell, 2010; Beyazit, 2011). Mobilitet kan bidra till social hållbarhet, men

den kan även ge upphov till såväl positiva som negativa effekter (Beyazit, 2011; Cresswell, 2010). Avsaknad av möjligheter till mobilitet kan resultera i transportrelaterat utanförskap (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002). Mobilitet påverkas av förmåga och upplevelse av tillgänglighet vilket är subjektiva faktorer som behöver tas hänsyn till vid planering (Sheller, 2018; Ureta, 2008; Lättman, Friman & Olsson, 2016).

Det har på flera sätt framställts som viktigt att ta hänsyn till “mjukare värden” och individers olika behov vid planeringen av kollektivtrafik, för att kunna skapa rättvisa mobilitetsförutsättningar. Kollektivtrafik i en social hållbarhetskontext menar vi handlar om hur kollektivtrafiken utgör en central del av många människors förutsättningar att tillskansa sig sina medborgerliga rättigheter, upprätthålla relationer och kunna delta i samhällets innanförskap.

3. Metoder och verktyg för att inkludera sociala perspektiv vid kollektivtrafikplanering

I detta kapitel presenteras viktiga och vanligt förekommande metoder och verktyg för att hantera inkludering av sociala hållbarhetsperspektiv i kollektivtrafikplanering. En diskussion kring transportsektorns tradition av kvantifiering följer sedan.

3.1 Metoder och verktyg

Kostnads-nyttanalyser

Kostnads-nyttanalyser eller *cost-benefit analysis* (CBA) är en metod för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar där projektets kostnader vägs mot de genererade nyttorna (Trafikverket, 2012). Analyserna bygger på det så kallade Kaldor/Hicks-kriteriet som säger att en åtgärd kan bedömas vara samhällsekonomiskt effektivt om de som vinner på åtgärden kan kompensera de som förlorar på den och fortfarande ha det bättre ställt än om åtgärden inte skulle genomföras). Trafikverket skriver att en samhällsekonomisk lönsamhetskalkyl innefattar alla, såväl indirekta som direkta, positiva och negativa resurs- och nyttoeffekter av en åtgärd. En CBA bygger på en falang inom nationalekonomisk mikroekonomi som kallas *Välfärdsekonomi*. Välfärdsekonomisk teori bygger på att individens egen värdering och preferenser är grunden för den samlade värderingen av en nytta. Eftersom många av våra samhällsåtgärder inte handlas på en marknad måste priset eller värdet på en specifik nytta värderas genom medborgarnas betalningsvilja (Ibid). Den nationella transportmodellen SAMPERS används vanligtvis för att jämföra transportinvesteringsalternativ (Honkaniemi et al., 2017). I den beaktas fasta och rörliga driftkostnader samt de initiala kostnaderna såväl som resa, vänte- och övergångstider samt biljettkostnader och liknande (Ibid). *Social cost-benefit analysis (SCBA)*, *Social return on investment (SROI)*, *Multikriteriebeslutsanalys (MCDA)* presenteras i Honkaniemi et als. litteraturstudie som andra använda samhällsekonomiska analysmetoder.

Geografiska informationssystem (GIS)

Geografiska informationssystem är ett annat verktyg för att mäta transportinfrastrukturens påverkan (Honkaniemi et al., 2017). Denna kategori fokuserar på rumsliga perspektiv av

åtkomst och används för att beräkna hela resors avstånd och kan även inkludera eventuella fysiska barriärer för exempelvis personer med funktionsvariationer, äldre personer och barn. GIS-analyser kan även användas som en del i en kostnads-nyttoanalys. I Sverige beräknas exempelvis restider med hjälp av GIS-analysers nätverksdata för att kunna se vilka effekter en investering har (Ibid). Förändringen i restid beräknas då till monetära nyttor med hänsyn till populationsmängd, bilinnehav, inkomstnivå, åldersfördelning, trafikeffekter och jobbstruktur (Trafikförvaltningen 2015).

Kvantitativa analyser av social jämlikhet

Analyser av social jämlikhet hanterar värderingar av fördelningen av en investerings nyttor som Honkaniemi et al. (2017) menar är åtkomst och rörlighet. Giniindex redovisar ojämnheter i en populations inkomstfördelning och Lorentz-kurvor kan användas för att beskriva ojämna fördelningar och beräkna Gini-koefficienten (Statistiska centralbyrån, 2018). I en svensk kontext används detta för att jämföra tillgång till bland annat matbutiker, skola och sjukvård (Honkaniemi et al., 2017).

Sociala konsekvensanalyser (SKA)

Sociala konsekvensanalyser (SKA), även kallat sociala konsekvensbedömningar (SKB), eller *social impact assessments* (SIA) har de senaste åren börjat användas allt mer för att analysera effekter av samhällsutvecklingsåtgärder och har även börjat användas i viss utsträckning inom transportområdet (Honkaniemi et al., 2017). År 2015 fick Trivector Traffic (2015) i uppdrag av myndigheten för Trafikanalys att utreda hur ett införande av SKB i planeringen av infrastruktur skulle kunna medverka till att uppfylla det transportpolitiska funktionsmålet som säger att:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov” (Trivector Traffic, 2015, s. 54).

Rapportens slutsats var att det bör ställas krav på ett inkluderande av SKA i infrastrukturens planeringsprocesser på såväl nationell, regional som kommunal nivå (Trivector Traffic, 2015). Rapporten konstaterar att en integrering av sociala konsekvenser i större utsträckning kommer bidra till en mer långsiktig hållbar transportförsörjning. Om det också kommer innebära en

samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning beror dock på hur vi preciserar och avgränsar kalkylerna. Rapporter menar vidare att syftet med en SKA är att “synliggöra de olika grupper som finns i samhället och systematiskt beskriva de sociala förändringar och konsekvenser som exempelvis ny infrastruktur kan få för respektive grupp” (Trivector Traffic, 2015, s. 52). Dock påpekas att det transportpolitiska målet inte behandlar exempelvis personer med utländsk härkomst eller resurssvaga grupper som är väsentliga för en socialt hållbar utveckling och därför rekommenderas att dessa grupper även bör ingå i en SKA för infrastrukturåtgärder (Ibid). Winter (2015) problematiserar användandet av SKA och påpekar att det kan finnas en stor variation av tolkningar av de identifierade sociala effekterna, vilket försvårar en standardisering och jämförelse.

Samlad effektbedömning (SEB)

Inom Trafikverket används någonting som kallas en samlad effektbedömning (SEB) för att beskriva effekter och resursåtgång av en åtgärd. En SEB är inte en metod för hela planer utan ska utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning (Trafikverket, 2018a). Bedömningen innehåller tre helt oviktade perspektiv; samhällsekonomisk analys, transportpolitisk målanalys och fördelningsanalys. Den samhällsekonomiska analysen är åtgärdens effekter som monetariseras medan den transportpolitiska målanalysen bedömer hur de transportpolitiska målen påverkas av åtgärden. Den tredje delen, fördelningsanalysen, syftar till att bedöma hur nyttorna fördelas över olika grupper (Ibid).

Sociala investeringar

De senaste åren har konceptet sociala investeringar börjat förekomma allt mer i diskussioner kring samhällsutveckling. Grander (2014) menar att konceptet kan ses utifrån två olika förhållningssätt, som ofta kan förekomma samtidigt. Dels kan det ses som en strategi, en syn på åtgärder med socialt fokus som investeringar istället för samhällsbelastande kostnader och dels kan det handla om att upprätta specifika fonder för sociala investeringar där en modell för offentlig och privat finansiering skapas. Inom en svensk kontext har konceptet sociala investeringar tidigare använts främst inom socialtjänsten, utbildningsväsendet och för arbetsmarknadsåtgärder (Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, 2015) men intresset för

konceptets användning börjar även uppmärksammas inom området för transport. Trivector Traffic (2015) skriver att:

“Välgrundade investeringar i transportsystemet ur ett socialt hållbarhetsperspektiv kan dock betraktas som sociala investeringar som minskar risken för social exkludering och på längre sikt bidrar till minskade kostnader i andra delar av transportsektorn och i andra sektorer i samhället” (Trivector Traffic, 2015, s.39)

3.2 Kvantifiera och nyttoberäkna

Att inkludera sociala perspektiv i bedömningen av transportplaneringens effekter är ett relativt nytt grepp. De flesta offentliga arbetsunderlag tenderar att fokusera på mätbara finansiella faktorer av kollektivtrafikinvesteringar medan forskningen fortsätter att utreda de mer abstrakta sociala aspekterna (Honkaniemi et al., 2017). Det finns fortfarande en stor diskrepans mellan de ekonomiska och sociala perspektiven och mellan de kvantitativa och kvalitativa angreppssätten i planeringen av kollektivtrafik (Ibid). Både kvantitativa såväl som kvalitativa metoder används för att bedöma kollektivtrafikinvesteringars effekter men fokus tenderar att hamna på de kvantitativa metoderna (Stjernborg & Nilsson, 2018).

Den kraftiga fokuseringen på kvantifierbara faktorer favoriserar ekonomiska perspektiv över de sociala vilket är bekymmersamt då det leder till att sociala hållbarhetsaspekter förbises i kollektivtrafikdiskursen (Honkaniemi et al., 2017). Det finns ett tydligt behov av att lägga mer fokus på sociala hållbarhetsfaktorer genom kvalitativa undersökningar. Sådana metoder finns i viss mån redan inom andra sektorer men är inom transportsektorn endast i sin vagga (Ibid). Kvantitativa metoder kan fylla ett syfte när det handlar om att se mönster på en aggregerad nivå av exempelvis utanförskap och underutvecklad transporttillgång, men de faller kort i analyser av varför det ligger till på ett visst sätt (Honkaniemi et al., 2017). Orsaken till varför kvalitativa metoder är mer lämpliga är att de möjliggör en mer djupgående undersökning av människors beteende på individnivå (Stjernborg & Nilsson, 2018).

Att bedöma sociala värden med socioekonomiska analyser kan hjälpa till att identifiera samhällseliga nyttor och kostnader. Indikatorer som vanligtvis används är då exempelvis medelinkomst, utbildningsnivå eller arbetslöshet (Hedenfelt, 2013). Utifrån detta skapas det sociala investeringsanalyser som används både för att jämföra projekt eller insatser med

varandra men också för att avgöra om ett projekt ska genomföras eller inte. Indikatorerna kan vara hjälpsamma i synliggörandet av de sociala effekterna av planer, strategier och projekt (Hedenfelt, 2013). Vilka indikatorer som används och hur de står att jämföras med andra är dock viktigt att beakta (Winter, 2015; Fainstein, 2010). Grander (2014) menar att sociala investeringar kan ses som exempel på hur "det sociala språket" anpassas för att passa det ekonomiska, vilket kan ge det sociala mer spelutrymme.

Sverigeförhandlingen är ett exempel där beräkningar av nyttor inkluderats i analysen. Sverigeförhandlingen gav alla intressenter som önskade delta i förhandlingen, i uppdrag att skicka in uppskattningsbara, kvantitativa nytto-redovisningar gällande bostäder, restidsvinster, arbetsmarknadsnytta, näringslivsnytta och social nytta skulle presenteras (Winter, 2015). Dessa skulle sedan användas i lokaliseringsutredningen av höghastighetsbanan. Nyttorna skulle enligt uppdraget redovisas i monetär form, dock med undantag för den sistnämnda, social nytta, där skriftliga analyser godkändes (Ibid). Monetarisering av det sociala kan kritiseras (Hedenfelt, 2013). Fainstein (2010) menar att en kvalitativ, monetär mätning av sociala nyttor riskerar att dölja de antaganden och styrande ramverk som analysen bygger på. Restid är en kvantitativ objektiv indikator som ofta används i kalkyler för att avgöra ett projekts nyttor. Andra övervägningar som exempelvis det subjektiva värdet av en ensamstående förälders extra tid med sitt barn, eller det subjektiva värdet av en resa för en person utan inkomst, inkluderas inte då de är just subjektiva, trots att de kan bära med sig större värden för samhället än det som går att kvantifiera och monetarisera (Ibid). Monetarisering blir en fråga om etiska begrundelser (Hedenfelt, 2013).

4. Metod

I detta kapitel presenteras först uppsatsens forskningsansats för att sedan följas åt av en redogörelse av uppsatsens tillvägagångssätt. Hur vi tagit oss an den uppsjö av litteratur som relaterar till vårt ämne, vilka metoder vi använt oss av för att införskaffa data, hur denna data sedan bearbetats, samt en presentation av intervjupersonerna kan även hittas i detta kapitel.

4.1 Forskningsansats

I och med denna uppsats syfte att undersöka *hur* specifika aktörer förhåller sig till social hållbarhet och vilket utrymme det får i deras arbete, karakteriseras denna uppsats av en undersökande ansats (Patel & Davidsson, 2011). Användandet av undersökande studier sker när det anses finnas luckor i vår kunskap gällande ett visst område (Ibid). En undersökande ansats innebär att samla in fakta och beskriva situationer och händelser med syfte att beskriva *hur* något föreligger snarare än att förklara hur de borde vara eller varför något föreligger på det vis det gör (Denscombe, 2004). Uppsatsens forskningsdesign är av kvalitativt slag, vilket betyder att fokus för datainsamlingen ligger på så kallade “mjuka värden” (Patel & Davidsson, 2011).

I starten av vårt arbete genomfördes pilotintervjuer med en forskare, Christina Lindkvist Scholten och en konsult, Hanna Wennberg, båda verksamma inom fältet för kollektivtrafik och social hållbarhet. Dessa intervjuer tillhandahöll en initial orientering av fältet från både ett forsknings- och praktikerperspektiv och var ett viktigt bidrag till arbetets fortsatta riktning och fokus. Då denna uppsats har två författare vill vi poängtera att vi båda har varit lika delaktiga i skapandet av alla arbetets delar.

4.2 Litteraturöversikt

Syftet med litteraturöversikten är att placera in uppsatsen i en kontext om kollektivtrafik och social hållbarhet och att få en översiktlig förståelse av litteraturen som behandlar relationen mellan de båda. Litteraturöversikten presenteras i två skilda kapitel. I kapitel två presenterades uppsatsens teoretiska ramverk. I kapitel tre används litteratur om metoder och verktyg för att inkludera sociala perspektiv vid kollektivtrafikplanering. I sökandet efter

relevant litteratur har en blandning av metoder använts. Litteratursökningen började genom att återbesöka litteratur vi stött på inom programmet Hållbar stadsutveckling, men även de två pilotintervjuerna med forskare och verksamma inom fältet var viktiga vägvisare. Referenser i verk som bedömdes relevanta följdes även upp och ledde oss vidare. Samtidigt genomfördes sökningar i Malmö Universitets, Sveriges Lantbruksuniversitets och Göteborgs Universitets databaser samt internetsökningar där nyckelord relaterade till ämnet användes. Nyckelorden var: *social sustainability, social justice, mobility justice, social capital, social exclusion, transport-related exklusion, tillgänglighet, mobility* och *transport planning*.

Merparten av litteraturstudiens innehåll bearbetades och skrevs innan intervjuer med planeringsktörerna genomfördes, även om översikten har varit utsatt för tillägg och ändringar i och med ny litteratur som upptäcktes i takt med att arbetet gick framåt och fördjupades.

4.3 Semistrukturerade intervjuer

En semistrukturerad kvalitativ intervju strävar efter att tolka teman i den levda vardagsvärlden med utgångspunkt i intervjupersonens perspektiv (Kvale & Brinkmann, 2009). Den kan likna ett vardagligt samtal men har ett professionellt syfte vilket kräver en specifik teknik. Att den är semistrukturerad innebär att den inte är ett låst frågeformulär men inte heller till fullo ett vardagligt samtal. Semistrukturerade intervjuer används för att söka kvalitativ kunskap och har som mål att förvärva mångfacetterade beskrivningar av en situation. Fördelarna med semistrukturerade intervjuer som insamlingsmetod är att det genom användningen av öppna frågor finns möjlighet att vara flexibla när det gäller ordning av frågor samt att det är en form som tillåter intervjupersonen en mer utförlig utveckling av sina tankar och idéer (Ibid).

Urval

I ett första steg identifierades vilka de viktigaste aktörerna i planeringen av Metrobussystemet kunde vara. Projektets politiska avsiktsförklaring (Mölnåls Stad, 2018) förklarar att huvudman för kollektivtrafik i området är VGR samt Trafikverket, som tillsammans projektleder den pågående planeringen med åtgärdsvalsstudie för Metrobussystemet. Trafikkontoret i Göteborg, Stadsbyggnadskontoret i Göteborg, Västtrafik samt de två andra deltagande kommunerna förklarades som aktiva deltagare.

Avgränsningen till Göteborg som geografiskt område innebar att intervjuer av de två andra deltagande kommunerna valdes bort. Två till tre personer, med olika befattning och hierarkisk nivå från de två projektledande organisationerna, intervjuades för att ge en bredare bild av vårt studerade exempel. Då Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret inte var ledande i arbetet kontaktades endast en person från varje förvaltning. Dessa var de personer som representerade sina respektive förvaltningar i projektgruppen för åtgärdsvalsstudien av Metrobussystemet. Metrobussprojektet innefattar även två följeforskare varav en av dem intervjuades över telefon och den andra svarade på frågor över mail. Då Västtrafik, som är utförare av kollektivtrafiken i Västra Götaland, agerar på uppdrag av Västra Götalandsregionens fullmäktige, valde vi att fokusera på den sistnämnda aktören.

Allt eftersom intervjuerna fortskred och vi fick en klarare bild av projektorganisationen var det speciellt två personer från de projektledande organisationerna vilka framstod som extra kunniga inom det sociala perspektivet. Även en tredje person från ytterligare en organisation hänvisades initialt till när vi nämnde att syftet med studien var att social hållbarhet i relation till kollektivtrafik. Alla dessa tre personer var under delar av studien sjukskrivna eller föräldralediga. Den tjänsteperson som flest hänvisade till och som också har det utpekade huvudansvaret att bevaka det sociala perspektivet i Metrobussystemet fick vi tillslut möjlighet att intervjua, dock i ett mycket sent skede av studien.

Tabell 1. Intervjupersoner

Respondent	Benämning i uppsats	Plats	Datum
Politiker från VGR. Är med i ÅVS Metrobuss politiska styrgrupp	Politiker från VGRP	Regionens hus i Göteborg	2019-03-13
Planerare från Göteborgs Stad. Deltagare i projektgrupp för ÅVS Metrobuss	Planerare A från Göteborgs Stad	Telefonintervju	2019-04-02
Planerare på Göteborgs Stad och deltagare i projektgrupp för ÅVS Metrobuss	Planerare B från Göteborgs Stad	Telefonintervju	2019-03-28
Projektledare för ÅVS Metrobuss, från Trafikverket	Tjänsteperson A från Trafikverket	Trafikverket Region Väst	2019-03-12
Chef från Trafikverket Region Väst	Tjänsteperson B från Trafikverket	Trafikverket Region Väst	2019-03-13
Biträdande projektledare för ÅVS Metrobuss, från Västra Götalandsregionen	Tjänsteperson C från VGR	Telefonintervju	2019-03-25
Avdelningschef på VGR. Sitter i ledningsgruppen för ÅVS Metrobuss	Tjänsteperson D från VGR	Telefonintervju	2019-03-26
Tjänsteperson som är utsedd för att bevaka de sociala perspektiven för Metrobuss	Tjänsteperson E från VGR	Telefonintervju	2019-05-09
Följeforskare för Metrobussplaneringen, från Göteborgs Universitet	Följeforskare från GU	Telefonintervju	2019-04-29
Följeforskare för Metrobussplaneringen, från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)	Följeforskare från VTI	Mailintervju	2019-04-17

Genomförande av intervjuer

Vid genomförande av kvalitativa intervjuer är det viktigt att forskaren är medveten om den maktasymmetri som råder i relationen mellan intervjuperson och den som intervjuar (Kvale & Brinkmann, 2009). Intervjun är inget samtal mellan jämlika parter då intervjuaren bestämmer ämne, ställer frågor, väljer vilka frågor som ska följas upp och kan ha en mer eller mindre dold agenda. Dessutom har den som intervjuar ett tolkningsmonopol vad gäller intervjupersonens yttranden (Ibid). Vi är även medvetna om att uppsatsens datainsamling kommer ha påverkats av våra respektive personliga identiteter. Forskning har visat att intervjupersoner svarar olika beroende på deras uppfattning av den som intervjuar (Denscombe, 2009). Personliga kännetecken som kön, ålder, yrkesstatus och etnicitet påverkar hur mycket och vad för typ av information intervjupersonen är villig att delge.

Varje intervju har förekommit av skapandet av en intervjuguide där teman och öppna frågor formulerats. Intervjuguiderna har ändrats något inför varje intervju då uppsatsens syfte, att undersöka *olika* aktörers förhållningssätt och arbete med social hållbarhet, inneburit intervjuer av personer med olika kompetenser, befattningar och utgångspunkt. Intervjuerna spelades med intervjupersonernas tillstånd in digitalt för att sedan transkriberas ordagrant i sin helhet. Intervjuerna varade mellan 30 och 70 minuter där ungefär hälften av intervjuerna genomfördes över telefon medan hälften har varit fysiska möten på intervjupersonernas arbetsplatser. Valet att genomföra vissa intervjuer över telefon grundas i att det ger ökade möjligheter att intervjua personer som är geografiskt avlägsna (Kvale & Brinkmann, 2009) och svårigheter att få till personliga möten (Hallin & Helin, 2018). Fördelar med telefonintervju är att intervjupersonen i större utsträckning ges chans att känna sig privat. Nackdelar vid telefonintervjuer är att vi inte ges tillgång till kroppsliga uttryck så som gester och ansiktsuttryck (Kvale & Brinkmann, 2009). Forskning har visat att det inte skiljer sig nämnvärt i hur intervjupersoner svarar och hur länge de talar i en intervju över telefon gentemot ett personligt möte (Hallin & Helin, 2018).

Bearbetning av data

Vid analys av det transkriberade materialet har vi använt oss av vad Hallin och Helin (2018) beskriver som en tematisk strategi. Praktiskt så innebär det att läsa igenom transkriberingarna för att finna centrala och intressanta fraseringar för att sedan försöka urskilja teman och

genomgående ämnen. De teman som kan skönjas grupperades sedan och sattes i relation till varandra. Detta gjordes alltid med en utgångspunkt i uppsatsens frågeställning och med grund i det teoretiska ramverket.

4.4 Egeninsamlat material

Under vår intervju med projektledaren för Metrobussystemet (projektledare från Trafikverket), framkom uppgifter att en workshop för ÅVS Metrobuss genomförts den 7 november 2018. Efter intervjutillfället skickade projektledaren materialet från workshopdagen där cirka en tredjedel av tiden ägnats diskussioner kring de sociala perspektiven.

Delar av dessa dokument har vi valt att presentera i avsnitt 5.3 i samband med redogörelsen kring Metrobussystemets nuvarande planeringsstatus. Bearbetning av materialet gjordes genom att göra en avgränsning till de två dokument som uttalat hanterade de sociala perspektiven vilket dels var protokollet från hela workshopdagen samt en powerpointpresentation:

- Powerpointpresentationen: Workshop SKB 7 november: ÅVS Metrobuss. Hänvisas till i text som: *Workshoppresentation (2018)*. Skapare och presentatör av presentationen var en tjänsteperson från VGR med utpekat ansvar för de sociala perspektiven.
- Protokoll från Workshop ÅVS Metrobuss. Hänvisas till i text som: *Protokoll workshop (2018)*. Workshopen genomfördes 2018-11-07 och protokollet upprättades 2018-11-13 av en konsult som medverkade under dagen.

Användningen av material som exempelvis protokoll av detta slag kräver försiktighet. Protokollets innehåll är sekundärkällor i och med att det är upprättaren som berättar och tolkar vad som sades under mötet. Med detta i åtanke valdes en sparsam användning av de två dokumenten där deras syfte endast var att fungera som komplement till intervjuerna.

5. Göteborg och Metrobussystemet

I detta kapitelns första del kommer transportkonceptet Metrobuss presenteras och kontextualiseras åtföljt av en presentation av styrande policydokument och strategier i form av målbilden för framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet (Målbild Koll2035) och Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor samt Göteborgs Stads trafikstrategi.

5.1 Kontext

Göteborgs Stad genomför just nu nordens största stadsutvecklingsprojekt och i och med det följer stora satsningar på transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Sveriges första linbana för kollektivtrafik, nya spårvagnssträckningar, byggandet av Västlänken och införande av ett Metrobussystem eller bus rapid transit-system (BRT) är några av de kommande satsningarna (VGR et al., 2018). Det sammanhängande storstadsområdet, bestående av Göteborg, Mölndal och Partille, förväntas växa med 200 000 invånare och med 200 000 arbetstillfällen till 2035. Detta ställer högre krav på kollektivtrafiken som behöver anpassas för och attrahera fler resenärer (VGR et al., 2018). I stadens gällande översiktsplan från 2009 beskrivs Göteborg som segregerat, med en vision om att bli en rättvis, solidarisk och integrerad stad. Staden har uppmärksammat brister i utvecklingen av den sociala dimensionen av hållbarhetsarbetet. Detta har setts som ett hot mot ekonomisk tillväxt och mot stadens sammanhållning (Göteborgs stad, 2009). Sedan stadens uppmärksammande av den bristfälliga integreringen av social hållbarhet i planering har fokus på de sociala frågorna ökat och 2011 var de Sveriges första kommun att ta fram specifika verktyg för integrering av sociala frågor i planeringen genom framtagande av sociala konsekvensanalyser (SKA) och barnkonsekvensanalyser (BKA) (Johansson, 2018). Göteborgs stad har vid flertalet tillfällen prisats för sitt arbete med hållbar mobilitet (Göteborgs stad, u.å.; EU-kommissionen, 2014) exempelvis fick de 2014 EU:s Access city award med motiveringen:

"The city's inclusive approach of integrating people with all disabilities into society has helped Gothenburg becoming this year's winner. People with disabilities still face too many barriers in everyday life, but cities like Gothenburg are leading the way in making life more accessible for all. Congratulations to Gothenburg." (Eu-kommissionen, 2014).

5.2 Styrande strategier för kollektivtrafiken inom kontexten Göteborg

Målbild Koll2035

VGR har tillsammans med Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun tagit fram ett kollektivtrafikprogram, *Målbild Koll2035*, för att utveckla stomnätet som idag består av stombusslinjer, spårvägslinjer, expressbussar och pendeltåg (VGR et al., 2018). Stomnätet beskrivs i *Målbild Koll2035* som den kollektivtrafik som knyter ihop storstadens olika delar med varandra. Målbilden handlar till stor del om hur storstadsområdet ska hantera den kommande kraftiga befolkningstillväxten när kollektivtrafiksystemet redan nu lider av kapacitetsbrist. Dagens problem beskrivs som värst för de som bor långt från centrum och behöver passera innerstaden för att ta sig till vald målpunkt. Göteborgs framtida kollektivtrafiksystem ska verka för att avlasta centrum och centrumet ska ses som en målpunkt och inte en bytespunkt. Målbilden menar att hållbarhet handlar om samhällsnytta. Den delar in denna samhällsnytta i tre dimensioner; den sociala, ekologiska och den ekonomiska (Ibid).

“Med hållbarhet menas att ett koncept och dess linjer på bästa sätt bidrar till att öka integration och tillgänglighet (den sociala aspekten) och att minska miljö- och klimatpåverkan (den ekologiska aspekten). Den ekonomiska aspekten handlar både om att bidra till utveckling av arbetsmarknaden och näringslivet och att konceptet är det mest kostnadseffektiva svaret på behov och uppställda krav” (VGR et al., 2018, s.28).

I början av arbetet med målbilden togs PM:et *Målbild 2035 stadstrafikens stomnät och det sociala perspektivet* fram för att fungera stöttande i integreringen av sociala perspektiv genom projektet (VGR, Partille kommun, Mölndal Stad & Göteborg Stad, 2015). Dokumentet baseras på Göteborgs Stads matris för SKA och tar avstamp i en gemensam workshop med projektledningen, arbetsgrupper och kommunrepresentanter kunniga inom området för det sociala perspektivet (VGR et al., 2015). I dokumentet fastställs att kollektivtrafik ökar rörelsefriheten och på så sätt bidrar till en rättvis tillgång till arbete, bostäder och fritid. Det betonas att det är viktigt att människor känner att de är en del av hela staden. Kollektivtrafik är en producent av platser där olika människor möts och samspelet däremellan kan ge upphov till nya möten och vara delaktigt i att stärka befintliga sociala sammanhang. Trygghet, framför

allt för barn och unga, vilka i stor utsträckning hänvisas till kollektivt resande, och ett praktiskt vardagsliv där möjligheter att resa olika tider på dygnet och att ha många målpunkter under en resa poängteras som viktiga aspekter att ta hänsyn till i målbildsarbetet. Dokumentet uppmanar att inte generalisera människor utan vikt bör ligga på att hantera olika människors behov och omständigheter. En socialt hållbar stad beskrivs som en fråga om fördelning och rättvisa där en icke rättvis fördelning av goda livschanser influerar vår känsla av tillhörighet (Ibid).

I en sammanställning av remissvar gällande målbildens effekter påpekas det att flera av de svarande önskar se en redovisning av negativa effekter (VGR, Göteborgs Stad, Mölndals Stad och Partille kommun, 2017). Det efterfrågas även förhöjt jämställdhets- och tillgänglighetsfokus. VGR och de tre kommunerna menar i en svarande kommentar att en övergripande social konsekvensanalys för hela målbilden genomförts bland annat baserat på just dessa remissvar och det konstateras även att sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser ska användas i det fortsatta verkställandet av målbilden. Vidare menas att målbilden inte kommer begränsa tillgängligheten, utan snarare öka orienterbarheten i systemet, och att alla resenärer kommer tilldelas nytta av kvalitetshöjningarna. Tillgänglighet till hållplatser och ombord på fordonet förklaras handla om utformning av fordonen, biljettsystemet och anläggningar. Den bemötande kommentaren sammanfattar det som att *“[k]ollektivtrafiken ska vara icke-exkluderande och på målbilden övergripande nivå finns inget som begränsar tillgängligheten”* (Ibid, s. 32).

Det ovan nämnda PM:et om integrering av sociala perspektiv och remissvaren utgjorde tillsammans en bas för en övergripande SKA av målbildens eventuella effekter (VGR et al., 2015; VGR et al., 2017; ÅF, 2017). Förväntade effekter av målbilden är att den ska resultera i stora sociala nyttor för staden som helhet. Bland annat beskrivs det hur ytterområden, där det ofta är billigare att bo, kommer få bättre förbindelser vilket då ger ökade möjligheter för människor att kunna bo lämpligt men fortfarande ha alla alternativ och fördelar som en stad erbjuder. Andra effekter som tas upp är hur kollektivtrafiken kan verka för att binda ihop staden, skapa en känsla av gemenskap och även i viss utsträckning en gemensam identitet (ÅF, 2017). Den övergripande SKA:n beskriver dock samtidigt att den finns en risk att målbilden kan få negativa konsekvenser på lokal nivå, i det fall utformning och vidare planering inte sker på rätt sätt. Det påpekas att det fortsatta arbetet bör ha ett ökat målgruppsfokus där äldre, barn och personer med funktionsvariation, besökare och människor

som arbetar i kollektivtrafiken tas hänsyn till, speciellt vid planering av bytespunkter. Hänsyn till barriäreffekter, lokal kontext samt ett stärkande av bussens status nämns också som viktiga att ta med sig i vidare arbete (Ibid).

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Huvudman för Göteborgs kollektivtrafik, Västra Götalandsregionen, antog 2018 en strategi för att inkludera jämlikhetsperspektiv i kollektivtrafikplanering (VGR, 2018). Strategin ersätter den tidigare strategin för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken. *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor* är ett policydokument med utgångspunkt i de sju diskrimineringsgrunderna och syftar till att möjliggöra fler människors kollektiva resande. Strategins övergripande mål är en inkluderande och välkomnande kollektivtrafik.

I strategin ses kollektivtrafik som ett verktyg för ekonomisk tillväxt, för att minska negativ miljöpåverkan och för att främja stadsutveckling genom minskad trängsel, men det påpekas också att kollektivtrafikens roll som ett verktyg för integration, jämställdhet och barns rättigheter behöver utvecklas och stärkas (VGR, 2018). Strategin slår fast att vid strategisk planering ska sociala konsekvensanalyser användas för att applicera ett jämlikhetsperspektiv på kollektivtrafiken. Idag uppmärksammas sociala konsekvenser i viss mån vid kollektivtrafiksammanhang men inte genomgående då struktur och metoder saknas. I strategin uttrycks ett behov av att hantera sociala frågor systematiskt och strukturerat, utifrån på olika gruppers behov. Detta ska göras i ett tidigt planeringsskede, på generell nivå och för både mindre planer och mer omfattande för planer som kan få betydande påverkan på jämlikheten. En modell för hur mänskliga rättigheter bättre kan tas hänsyn till i den strategiska planeringen är just nu under utveckling. En kollektivtrafik på jämlika villkor ska, enligt strategin, från start utformas med grund i de olikheter som befolkningen görs upp av för att möjliggöra alla människors deltagande i samhället (Ibid).

Trafikstrategi för Göteborg

Göteborgs Stads trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige 2014 och tar avstamp i stadens översiktsplan (Göteborgs Stad, 2014). Styrdokument som även påverkar strategin är bland annat de transportpolitiska målen, regionalt trafikförsörjningsprogram för VGR och K2020 vilket är ett kollektivtrafikprogram framtaget av de 13 medlemskommunerna i Göteborgsregionen (GR)³. Trafikstrategin bildar grunden för framtida framtagande av program och planer gällande Göteborgs trafik- och transportplanering. Strategin påpekar att den förutsätter en planering som är viljestyrd snarare än baserad på prognoser. De största utmaningarna som strategin anses stå inför är att tackla det ökande resebehovet, att stärka Göteborgs konkurrenskraft samt att minska klimatpåverkan som transporter har på samhället. Trafikens barriärskapande effekter, barn i stadsrummet, hänsyn till äldre och personer med funktionsvariation lyfts i strategin. Strategin säger att staden ska byggas för alla och att planeringen ska verka för ökad integration. För att uppnå detta rekommenderas en användning av sociala konsekvensanalyser som verktyg (Göteborgs Stad, 2014).

5.3 Vad är Metrobussystemet?

Målbild Koll2035, som beskriver framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet, föreslår som en del av den önskade stomnätsutvecklingen det nya snabbusskonceptet som kallas *Metrobuss*. Metrobussystemet är ett snabbusskoncept och kan ses som en vidareutveckling av dagens stadsnära så kallade färgade expressbussar (VGR et al., 2018).

Metrobussystemet har som syfte att knyta samman målpunkter och tyngdpunkter i storstadsområdet med ytterstad och grannkommuner (Ibid). Bussarna kommer ha stationsliknande hållplatser med längre avstånd emellan och endast placeras där ett stort reseunderlag finns. Målbild Koll2035 beskriver stationerna som uppvärmda bemannade väntutrymmen där flera typer av andra kollektivtrafikslag knyter an, med goda parkeringsmöjligheter för cykel och att stationslägena ska stärkas med bostads- och verksamhetsutveckling. Busstrafiken ska upplevas som tidtabellslös tack vare en hög turtäthet över nästan hela dygnet och fordonen ska vara särskilt utformade för komfort och smidig av- och påstigning. Bussystemet kommer få egen infrastruktur närmast Göteborg, men bygger på att befintliga trafikleder utnyttjas. Systemets egenskaper som de helt egna körbanorna, dörrar

³ Göteborgsregionen är ett kommunalförbund där ett antal västsvenska kommuner valt att gå samman för att samarbeta kring vissa frågor som exempelvis infrastruktur (Göteborgsregionen (GR), u.å)

på båda sidor för att kunna stanna såväl på ytterstadshållplatser som vid plattformar i mitten av vägbanan, möjligheter att köra bussarna i fordonståg som kan anpassas efter kapacitetsbehov, ska tillsammans mynna ut i kortare restider och möjliggöra fler direktresor till centrum. Restid mellan viktiga målpunkter i storstadsområdet ska vara högst 30 minuter. Sammanfattningsvis ska Metrobussarna, för regionala stråk som saknar pendeltågstrafik, fylla samma roll som järnvägen inom storstadsområdet. Bussystemet förväntas kosta cirka 9,5 miljarder kronor och är den överlägset största kostnadsposten i Målbild Koll2035 (Ibid).

Status för planeringen

Planeringen av Metrobussystemet befinner sig än så länge i ett tidigt skede med en pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som planeras vara klar till senare delen av 2019 (Stadstrafikforum GMP, 2018). En ÅVS kan beskrivas som ett arbetssätt för att förstå en situation, utreda tänkbara lösningar för att sedan kunna påverka val av trafikslag och åtgärder redan i ett tidigt skede (Trafikverket, 2018b). Alla formella planeringsprocesser som rör trafik måste först genomgå en ÅVS vilket kan initieras av antingen en kommun, Trafikverket eller Landsting (Ibid). En avsiktsförklaring om gemensamt genomförande av ÅVS för Metrobuss tecknades mellan parterna VGR, Västtrafik, Trafikverket, Göteborgs stad, Mölndals Stad och Partille kommun i början på 2018 (Mölndals Stad, 2018). Parterna beskriver Målbild Koll2035 som en ÅVS för hela stomnätet medan ÅVS Metrobuss ska behandla utvecklingen av konceptet och ett mer specifikt förverkligande (Stadstrafikforum GMP, 2018). ÅVS:n syftar till att verifiera valet av Metrobuss som trafikslag och i så stor utsträckning som möjligt svara på *hur* systemet ska utformas i form av infrastruktur och lokalisering av hållplatser. Ytterligare ett syfte med att genomföra en ÅVS för Metrobussystemet är att den ska fungera som underlag för att få projektet inkluderat i Trafikverkets nästa nationella plan för infrastruktur (Ibid).

Trafikverket och VGR delar på projektledarskapet med övriga parter som aktiva deltagare (Ibid). Enligt avsiktsförklaringen för ÅVS Metrobuss ska studien innehålla väl underbyggda analyser och dokumentation för att referera till i senare skeden, kostadsbedömning och en samlad effektbedömning bestående av en analys av transportpolitisk måluppfyllelse, fördelningsanalys och samhällsekonomiska effekter (Mölndals Stad, 2018). Studien ska även innefatta utredning av alternativa lösningar utifrån bedömningar om kostnad, genomförande, måluppfyllnad, samhällsekonomiska effekter, synergieffekter mellan trafik- och

stadsplanering och utifrån sociala bedömningar och nytta genom verktyg som sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser (Ibid).

Workshop för ÅVS Metrobuss

Hösten 2018 genomfördes en dagslång workshop med 37 representanter från olika organisationer som på något vis var involverade i Metrobussystemet (Protokoll workshop, 2018). Dagen var indelad i tre olika perspektiv; regionutveckling, socialt perspektiv och stadsutveckling. Bland de representerade fanns Trafikverket, VGR, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Fastighetskontoret i Göteborg Stad, Länsstyrelsen, Mölndals Stad, Partille kommun, Västtrafik, konsulter och följeforskarna från Göteborgs universitet och VTI (Ibid). Syftet med workshopen kring sociala perspektiv beskrivs som att den ska visa på behovet av dialog och kunskapsunderlag samt att diskussionerna ska fungera som underlag till de två första stegen i SKA:n; avgränsning och nulägesbeskrivning (Workshoppresentation, 2018). Workshopen kring de sociala perspektiven hölls av ÅVS:ens ansvarige för genomförandet av SKA, en tjänsteperson från VGR (Protokoll workshop, 2018).

Enligt protokollet från workshopen utgår SKA:n från regionens antagna strategi om *Kollektivtrafik på jämlika villkor* (Protokoll workshop, 2018). Processen mot en färdig SKA beskrivs innehålla ett antal delmoment; avgränsning, nulägsbeskrivning, identifiering och involverande av berörda grupper, konsekvensbedömning, hantering av konsekvenser, rapport samt uppföljning (Workshoppresentation, 2018).

Protokollet från dagen beskriver hur tre områden diskuterades utifrån sociala aspekter; sträckning inkluderat målpunkter, stationsplacering (exempelvis på leden eller vid sidan) samt stationsutformning (om stationen ska vara mittförlagd, placerad vid sidan och om leden möjligtvis ska överdäckas) (Protokoll workshop, 2018). Nyttor och risker för varje område reflekterades kring genom aspekterna *sammanhållen, hälsofrämjande, tillgänglig och inkluderande* (Protokoll workshop, 2018).

Aspekten *sammanhållen* beskrivs i presentationen handla om hur människor ska ha möjlighet att träffa och möta andra med olika bakgrund och förutsättningar, från olika områden.

Hälsofrämjande beskrivs beröra trafiksäkerhet, luftföroreningar, minskat buller och trygghet.

Angående *tillgänglighet* poängteras att människors vardagsliv ska vara utgångspunkt i

transportplaneringen. Den fjärde aspekten, *inkluderande*, förklarar presentationen, handlar om makt och delaktighet. Människor ska i detta fall ha möjlighet att påverka sin vardag och ges möjlighet att ta del av beslutsprocesser som de berörs av, förklarar presentationen. De målgrupper och perspektiv som ska tas i beaktning beskrivs i presentationen vara; personer med funktionsvariation, barn, äldre, jämställdhet, etnicitet, religion, HBTQ och socioekonomi (Workshoppresentation, 2018).

I protokollet från workshopen redovisas deltagarnas diskussioner kring kunskapsbehov. Det tydligaste behovet, menar deltagarna, är kunskap kring de olika gruppernas målpunkter, behov och förutsättningar. Det påpekas även att planerare generellt är en relativt homogen grupp och kunskap och kartläggning av andra grupper behöver göras. Enligt protokollet menade deltagarna att vissa grupper gör sig hörda medan andra inte gör det vilket kräver att vissa grupper aktivt måste uppsökas. Protokollet beskriver hur deltagarna identifierar ett behov av utredningar som baseras på dialoger, djupintervjuer och statistiskt underlag (Protokoll workshop, 2018).

6. Beskrivning och tematisering av intervjumaterial

I detta kapitel presenteras ett bearbetat och tematiserat intervjumaterial. De första tre avsnitten fäster fokus vid en mer generell hantering av kollektivtrafikplanering medan det sista avsnittet 6.4 mer specifikt hanterar de intervjuades svar kring planeringen av Metrobussystemet. Utifrån de teman vi kunnat urskilja i intervjumaterialet har vi eftersträvat att svara på våra frågeställningar.

6.1 Perspektiv på social hållbarhet

Förhållningssätt i förändring

Det finns likheter mellan den traditionella planeringen som beskrivits i teorikapitlet och hur intervjupersonerna beskriver planeringen av kollektivtrafik idag. Tjänsteperson A från Trafikverket beskriver kollektivtrafikplaneringen som att “vi planerar väldigt traditionellt idag, för arbetspendling och studiependling” (tjänsteperson A från Trafikverket). Det finns svårigheter med att planera för både dagens och framtidens behov, menar hon. Det framställs även i flera intervjuer som att det håller på att ske en förändring i hur det talas om sociala perspektiv inom kollektivtrafikplanering. Politikern från VGR och stadsplaneraren från Göteborgs Stad menar att de sociala hållbarhetsfrågorna har börjat ses utifrån ett bredare perspektiv. Tidigare har enligt intervjupersonerna främsta fokus i relation till det sociala varit jämställdhet och tillgänglighet för funktionsvarierade personer. De anser dock att det perspektivet håller på att vidgas för att inkludera fler grupper och fler perspektiv:

“När jag började med de här frågorna så var det största fokuset frågor som ‘hur ska jag få ombord min rullstol?’, ‘hur ska vi ha linjer så att synskadade hittar rätt?’ [...]Det ingår ju fortfarande i den här strategin [för kollektivtrafik] på jämlika villkor, men vi breddar ju frågan här. När vi ser på vad det är som gör att du inte reser, så går ju exempelvis trygghetsfrågorna starkt igenom och vi vet att vissa kategorier av människor är mer utsatta i det offentliga rummet än andra” (politiker från VGR).

Politikern från VGR menar att de nu strävar efter att få rättighetsperspektivet, som *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor* bygger på, att genomsyra deras arbete. Planerare A från Göteborgs Stad förklarar att breddningen av målgrupper innebär att planeringen tar hänsyn till barn, äldre, personer med funktionsvariation och minoritetsgrupper på ett nytt sätt.

Politikern från VGR upplever att sociala hållbarhetsfrågor är någonting som alla städer arbetar med idag. Vid flera tillfällen under intervjuerna uppstod dock situationer då de intervjuade inte kände att de hade tillräcklig kunskap eller underlag för att svara på specifika frågor om social hållbarhet och många var eftertänksamma kring hur de själva skulle beskriva innebörden av social hållbarhet. Tjänsteperson A från Trafikverket ser social hållbarhet som en övergripande målsättning där transportsystemet är en av många komponenter för att uppnå det målet, menar hon. Kollektivtrafikens sociala betydelse har alltid varit stark, menar tjänsteperson D från VGR. De kollektiva färdmedlen har historiskt sett varit ämnade för sociala syften, förklarar hon:

“Under de senaste åren så har kollektivtrafik kanske haft störst betydelse, i alla fall när man pratat om det, om att det är bra för miljön, och det är bra för att minska trängseln. Men om man ser lite längre tillbaka - och inte jättemycket längre tillbaka - så var bilen det självklara för arbetspendling, och sen var kollektivtrafiken för de som inte kunde köra bil. Den hade i första hand ett socialt syfte. Så på något sätt så finns ju ändå en väldigt stark tradition i hela kollektivtrafikens logik, att det var för unga som inte hade möjlighet att köra bil och andra som av andra skäl inte själv kunde köra bil” (tjänsteperson D från VGR).

Tillämpningen av sociala perspektiv

Planeringsaktörernas olika roller speglas till viss del i deras något spretiga syn på det sociala perspektivets inkludering i planeringen. VGR är en kollektivtrafikmyndighet och har ett annat ansvar än Trafikverket, som ansvarar för infrastruktur och väg, menar tjänsteperson C från VGR. När det talas om social hållbarhet på Trafikverket är det enligt tjänsteperson A från Trafikverket ofta utifrån värden som hälsa, luftmiljö, buller och vibrationer och trafiksäkerhet. Tjänsteperson B från Trafikverket ser vägar och järnvägar som orsaker till barriäreffekter men säger att ansvaret för att hantera dessa brukar hamna på kommunerna. Han beskriver gränsen mellan det kommunala och statliga ansvaret som baserad på om ett projekt är på statlig eller

kommunal väg. Den statliga vägen och eventuellt hållplatsen ser han som Trafikverkets ansvar, medan tillgängligheten till hållplatsen är en kommunal fråga.

Följeforskaren från GU upplever att Trafikverket allt mer öppnat dörren för de sociala perspektiven, vilket hon menar är intressant. Trafikverket har mycket resurser och har en viktig roll när det gäller planering av transportinfrastruktur generellt. Hon tror att deras satsningar kan ha stor genomslagskraft på resterande instansers sätt att planera. Det beskrivs under intervjuerna finnas relativt stora skillnader mellan Trafikverkets och kommunens roller för att inkludera sociala perspektiv i planeringen. Ett projekt behöver ha kommit förbi de tidiga skedena innan det går att hantera sociala perspektiv, menar tjänsteperson B från Trafikverket. Han upplever också att Trafikverket inte arbetar med sociala hållbarhetsfrågor regionalt. Tjänsteperson A från Trafikverket ger ett exempel på skillnaden mellan Trafikverkets och kommunernas arbete för social hållbarhet och berättar att Trafikverket traditionellt sett inte har arbetat med barriäröverbryggande åtgärder i större utsträckning, för att detta arbete har tillfallit kommunen. Hon förklarar att det har ansetts vara kommunernas invånare som berörs av barriärerna och därför blivit kommunens roll. Trafikverket har som överordnat mål och uppdrag att förbättra tillgängligheten, men i detta anses inte ingå att läka staden genom överdäckningar, utan det har kommunerna fått bekosta, berättar hon. Detta säger hon är under förändring idag och att det nu finns utrymme för nya diskussioner.

Enligt tjänsteperson B från Trafikverket använder Trafikverket normalt inte särskilda metoder för att inkludera social hållbarhet i kollektivtrafikinvesteringar. Detta förklarar han med att Trafikverket vanligtvis inte är den aktör som har kontakt med kollektivtrafikresenärerna, utan detta arbete hamnar ofta på aktörer som SJ eller Västtrafik. Han ser Trafikverket främst som ett verktyg för att bygga snarare än ett verktyg för de som nyttjar resurserna. Han ser också stadsbyggnad som ett vidare begrepp där en hel miljö byggs, som är mer komplett än vid byggande av infrastruktur. På frågan om de diskuterar social hållbarhet på Trafikverket svarar han att det görs inom ramen för hänsynsmålen. De transportpolitiska målen, som handlar om miljö, hälsa och trafiksäkerhet, ger också möjlighet att ta in sociala perspektiv, men detta är beroende av vilken mening som läggs i den sociala delen, förklarar han. Han beskriver också att Trafikverket arbetar med tillgänglighet, men inte tillgängligheten att få åka kollektivt:

“Och tillgängligheten till en busshållplats kan det ju vara... Men tillgängligheten att få åka kollektivt eller så, det jobbar vi inte med. Eller vi vill ju gärna att folk åker kollektivt så det är ju

inte så att vi är ointresserade av det, det är bara att vi är inte huvudman för det...” (tjänsteperson B från Trafikverket)

Tjänsteperson B från Trafikverket förklarar vidare att de sociala perspektiven i särskilda fall kommer in i deras arbete, men att det generellt inte är Trafikverkets roll att inkludera dem eftersom att de vanligtvis arbetar med åtgärder utanför tätorterna. Han beskriver att det främst är i de senare skedena av en process som sociala perspektiv tillämpas:

“[...] ibland så kan man ju hantera de sociala perspektiven, när man väl har kommit såpass långt [...] men planeringsmässigt, i de tidiga skedena när man identifierar projekt, då gör vi dem inte utifrån det sociala perspektivet, utan då gör vi det snarare utifrån kapacitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet“ (tjänsteperson B från Trafikverket).

I likhet med detta beskriver planerare B från Göteborgs Stad att de sociala perspektiven generellt tenderar att appliceras när planeringsprocesserna har kommit tillräckligt långt tekniskt sett. Han menar också att hur sociala frågor hanteras kan vara beroende av tjänstepersonernas intressen för ämnet, men att detta också påverkas av hur det tas emot av andra personer som arbetar med ett projekt och vilken kunskap tjänstepersonerna har. Han beskriver att det finns ett icke-strukturerat arbete med sociala perspektiv hos dessa tjänstepersoner:

“Så det hade varit bra att kanske ha med dem mer i början. Men med det sagt, mycket av det här perspektivet är också med från början i det här kvalitativa arbetet för de här tjänstepersonerna som jobbar [...]Det finns en strukturerad sida av det. Och sen på andra sidan finns det den icke-strukturerade sidan av det, som ligger i kunskapen hos tjänstepersoner som kanske inte har det utpekad hos sig” (planerare B från Göteborgs Stad).

Beskrivningar av ansvaret för de sociala perspektiven

Tjänsteperson A från Trafikverket beskriver en generell syn på ansvarsfördelningen mellan kommunal och nationell nivå, som kan påverka hur de sociala perspektiven kommer in. Hon berättar att fördelningsanalyserna i SEB brukar hanteras olika från fall till fall, och förklarar att det finns en idé om att ansvaret för medborgarna ligger hos kommunerna, men att detta kan vara på väg att förändras:

“Den [fördelningsanalysen] finns ju med då som en del som man kan göra [i SEB], eller ska göra. Men jag tror absolut inte att det är alla som jobbar med det utan vi har väl oftast sett det som så, traditionellt sett, att de parter som är med... Kommunen är ju oftast vår samarbetspart. De har ju det här ansvaret för sina medborgare. Så på nåt vis så ska de vara representanter för arsenalen av människor som bor i deras kommun. Så har vi lite grann betraktat det hela. Men det finns ju alltid förbättring att göra inom det och det pågår ett utvecklingsjobb på Trafikverket nationellt, där man tar fram en form av strategi för hur vi ska jobba vidare, eller en handlingsplan” (tjänsteperson A från Trafikverket).

Vid frågor om vems ansvar det är att föra in sociala perspektiv i planeringen av kollektivtrafik menar merparten av de intervjuade att det är alla planeringsaktörers ansvar. Däremot kunde vissa skillnader och nyanser urskiljas i hur olika organisationer, och ibland även inom samma organisation, resonerade kring samma fråga. Planerare A från Göteborgs Stad berättar att stadsbyggnadskontorets kollektivtrafiksammanhang har ett särskilt ansvar för allas möjligheter att röra sig i staden. Han säger också att alla aktörer, både Trafikverket, VGR och Trafikkontoret, hjälps åt att lyfta in olika perspektiv och att det ofta är samma aktörer som planerar olika projekt tillsammans. Representanterna från olika organisationer har ansvar för att inkludera olika frågor, förklarar han. Tjänsteperson C från VGR menar också att alla projektparter har ett ansvar att beskriva sociala effekter av ett projekt och att bidra till att de positiva sociala effekterna maximeras och de negativa minimeras. Planerare B från Göteborgs Stad upplever likaså att det är allas ansvar, både offentliga och privata aktörers, att föra in de sociala perspektiven i kollektivtrafikplaneringen. Han menar att alla offentliga aktörer har ett ansvar för det sociala, oavsett vilka frågor de arbetar med. Planerare A från Göteborgs Stad förklarar att det är ett gemensamt ansvar vilket också syns i kollektivtrafikaktörernas relativt likartade målformuleringar:

“Om man lägger samman våra olika styrdokument så kan du se ganska liknande ambitioner och krav från våra olika horisonter. Så jag tror att vi delar det ansvaret faktiskt. Eller tror inte, jag vet att vi delar det ansvaret” (planerare A från Göteborgs Stad).

Planerare A från Göteborgs Stad förklarar att trots att inkluderingen av sociala perspektiv är ett gemensamt ansvar finns det olika utpekade ansvarsområden att arbeta efter, vilket innebär att de personer som har det sociala som sitt specifika ansvarsområde kan anses ha ett större ansvar för att lyfta fram det för andra aktörer. Planerare B från Göteborgs Stads uppfattning är

samtidigt att många är intresserade av de sociala frågorna även om de inte har dem som ansvarsområde.

6.2 Kunskap och synliggörande av sociala perspektiv

Kunskapsutveckling och utmaningar

Tjänsteperson D från VGR beskriver de största utmaningarna med att planera en socialt hållbar kollektivtrafik som att det handlar om en brist på kunskap. Hon menar att det behöver byggas en gemensam kunskapsgrund med andra parter för att kunna synliggöra dessa frågor. Detta är det första steget mot att kunna hantera utmaningarna som finns och förstå vilka verktyg som ger vilka effekter, säger hon. Tjänsteperson A från Trafikverket ställer sig frågan om det med den fakta om sociala faktorer som finns tillgänglig idag finns en risk att cementera de befintliga resmönstren vid planering av kollektivtrafik. Tjänsteperson A från Trafikverket beskriver det som en kunskapsrelaterad utmaning på lång sikt att veta hur den nya tekniken påverkar människors liv och hur detta ska hanteras. Det finns stora risker med att vissa grupper inte kan ta till sig tekniken på samma sätt som andra och därmed hamnar på efterkälken, säger hon. Hon menar också att det inte finns kunskap om hur transportsystemet påverkar människors välbefinnande, utöver de direkta hälsoeffekterna.

När vi frågar intervjupersonerna hur deras respektive organisationer anskaffar och utvecklar kunskapen om social hållbarhet beskrivs vissa skillnader mellan organisationerna. Politikern från VGR berättar om temanämnder där de fördjupar och uppdaterar sig om vad som sker internt med arbetet för jämlika villkor och strategiutveckling. Jämlika villkor handlar mycket om bemötande, menar hon, och ser att sådan kunskap behövs. Hon berättar att det finns utbildningar och externa föreläsningar som är frivilliga för de olika nämnderna, där det är möjligt att fördjupa sig i sociala frågor vid intresse. I det vardagliga arbetet berättar hon att det ingår tematiska fördjupningar med syfte att bredda perspektiven inom strategiarbetet. Det gränsöverskridande arbetet mellan planeringsaktörer menar hon också är viktigt för arbetet med strategierna.

När vi ställer frågan om interna utbildningar om social hållbarhet till Trafikverket svarar tjänsteperson B från Trafikverket att det inte förekommer fortbildningar, med förklaringen att det inte är just sociala frågor som de “trycker så hårt på” (tjänsteperson B från Trafikverket). Han beskriver i likhet med tjänsteperson A från Trafikverket att det är skillnad mellan

kompetensen som finns om ekologisk hållbarhet och social hållbarhet på Trafikverket. Tjänsteperson B från Trafikverket menar att åtgärder de gör påverkar ibland den biologiska mångfalden och det är någonting de arbetar med, säger han. Han förklarar vidare att Trafikverkets åtgärder ofta är lokaliserade utanför tätorter och städer och ser det som att det är i tätorterna de sociala hållbarhetsfrågorna har betydelse och då det inte är statligt vägnät, är inte Trafikverket huvudman för dessa frågor.

Under intervjuerna har det framställts som att tillgången på kompetens avgör hur många som deltar i arbetet med olika metoder för att bedöma en kollektivtrafikåtgärds sociala påverkan. Tjänsteperson A från Trafikverket uttrycker en önskan om att alla parter ska göra de samlade effektbedömningarna gemensamt, men säger att det är varierande från fall till fall hur många som är delaktiga och att det är beroende av att rätt kompetens finns tillgängligt. Metodiken för åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en rekommendation om tillvägagångssätt snarare än en reglerande metodik, exemplifierar hon. Det finns ingenting som säger att de sociala perspektiven inte ska inkluderas, säger hon, men menar samtidigt att det saknas erfarenhet av att arbeta med dessa frågor. Hon tillägger också att de sociala frågorna kan vara känsliga i politiska sammanhang. Det har också framställts av intervjuade som en svårighet i sig att arbeta med social hållbarhet på nya sätt. Att ta fram *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor* beskrivs av politikern från VGR som en utmaning eftersom det inte har funnits föregångare i arbetet att ta hjälp av. Ingen annan har enligt hennes vetskap arbetat på samma sätt med en jämlikhetsstrategi för kollektivtrafik förut.

De största utmaningarna med att planera socialt hållbar kollektivtrafik, upplever den tjänsteperson C från VGR, är att se till att det aktivt finns ett socialt perspektiv och att alla väsentliga sociala frågor täcks in när målbilder och strategier tas fram. Han problematiserar att det inte finns utvecklade metoder för detta idag. Han upplever att det finns kunskap om vilka grupper som behöver tas hänsyn till och vad som ska inkluderas, men att det är svårt att göra. Han beskriver samtidigt kollektivtrafik i sig som positivt för det sociala:

“Ju fler projekt man gör det i desto lättare tror jag väl också att det blir. [...] Men i och med att vi jobbar med ett ämne som redan från grunden är... Det ger en ökad samhällsnytta och det är tillgängligt för alla grupper, då är ju kollektivtrafiken ett tacksamt område att jobba med på det sättet” (tjänsteperson C från VGR).

Tjänsteperson D från VGR beskriver också kollektivtrafiken i sig som i grunden positiv för det sociala, men ställer det i relation till dagens nya behov av kunskapsutveckling inom planeringen av kollektivtrafik:

“Samtidigt som det är nytt med att hitta de här modellerna och teoretiska uppläggen, så har ju kollektivtrafiken alltid varit ett socialt perspektiv i planeringen. [...] Det finns en kunskap. Och vi håller på lär av varandra, jämför med andra modeller och tittar på andra regioner och försöker lära mer. Så absolut finns det mycket, mycket mer kunskap att bygga, även om jag försöker säga att det finns en historik också” (tjänsteperson D från VGR).

Planerare A från Göteborgs Stad berättar att de sociala perspektiven belyses mer och mer och kompetensen kring dem utvecklas, men ställer det i kontrast till resonemanget om att planeringen ser all kollektivtrafik som socialt hållbar i sig. Kollektivtrafiken är ett verktyg för att ge fler människor högre tillgänglighet, men det finns mindre kunskap om hur kollektivtrafiken ska utformas så att alla drar nytta av den, menar han. Han problematiserar den förenklade bilden av att kollektivtrafik främjar kvinnor i transportsystemet för att det är hög andel kvinnor som reser med kollektivtrafik, och menar att det behöver tänkas ett steg längre än att kollektivtrafik automatiskt främjar social hållbarhet. Han tror att det kan finnas kunskap att hämta från andra länder och projekt.

Synliggörande av samband mellan kollektivtrafik och social hållbarhet

Tjänsteperson A från Trafikverket menar att det ofta är “de mjukare frågorna” som är svårare att göra om till mätbara värden. Dessa ses enligt hennes uppfattning inte som ett krav att inkludera i deras samhällsekonomiska bedömningar (SEB) av orsaken att de är svårare att hantera än andra frågor. Hon ser dock, trots att de är svårhanterliga, att sådana analyser görs i växande utsträckning. Hon menar också att exempelvis barriäreffekterna som är svåra att bedöma uppmärksammas mer och mer. Hon upplever att hanteringen av miljöfrågor inom Trafikverkets planeringsprocesser är mer utvecklad än sociala frågor, men att det finns personer som kämpar hårt för att få samma gehör för social hållbarhet. En förklaring menar hon är att miljöfrågor är lättare att räkna på och att de ger en påtaglig effekt som kan omsättas till indikatorer. Hon talar också om allmänhetens förståelse för miljöfrågor som betydelsefullt.

Människor har sett att de kan påverka sin miljö och det finns tydligare krav på redovisningar av miljöpåverkan än social påverkan, som är svårare att göra, menar hon.

För att hantera vissa svårberäknade värden görs det kvalitativa bedömningar och beskrivningar. Barriäreffekter nämner tjänsteperson B från Trafikverket som svåra att beräkna kvantitativt. De hanteras ofta med mindre specifika värderingar, såsom att en barriäreffekt antingen minskar eller ökar och ger positiva eller negativa effekter, berättar han. I vilken specifik grad en åtgärd har positiv eller negativ effekt är enligt honom mindre förekommande i dessa bedömningar. Han beskriver att genom att bedöma effekter som antingen stora eller små, positiva eller negativa, blir det svårt att jämföra olika projekts påverkan med varandra. Det blir också svårt att ge en korrekt ekonomisk värdering av dessa effekter, menar han. Skillnaden mellan att beskriva och att beräkna sociala effekter av kollektivtrafik nämns av tjänsteperson D från VGR, som talar om människors tillgång till service som ett socialt värde som är svårt att kvantifiera: “Man kan visa på kartor och jämföra olika områden [...]Då sätter man ju inte ett ekonomiskt värde på det” (tjänsteperson D från VGR). Hennes uppfattning är att det finns många effekter som inte är beräkningsbara i monetära termer. Tjänsteperson B från Trafikverket menar även han att de flesta värden är svåra att bedöma, men att restid och trafiksäkerhet har blivit lättare att värdera än andra sociala värden. Han exemplifierar med två scenarion; att bedöma den upplevda förlusten av att ta bort ett antal träd och att värdera trygghetseffekten av olika konstruktionsalternativ:

“Om man behöver hugga ner åtta träd så kan man ju kanske sätta ett värde på det, men den upplevda förlusten är ju väldigt svår att bedöma. Eller hur man upplever att en vägport som istället för åtta meter bred blir 16 meter bred, så är den lite ljusare och kanske upplevs som lite tryggare. Men hur mycket tryggare? Det är svårt att bedöma. Men det kanske är skillnad på att det används och inte används [...]. Men vad det ger värderingsmässigt är jättesvårt” (tjänsteperson B från Trafikverket).

När vi talar om hur de sociala frågorna som är svåra att kvantifiera ges utrymme i kollektivtrafikplaneringen berättar tjänsteperson A från Trafikverket att det finns kategorier i SEB som alla ska inkluderas i planeringen: beskrivning av åtgärden, transportpolitisk måluppfyllelse, samhällsekonomisk analys och fördelningsanalys, men kostnaderna är väldigt avgörande för detta.

Politikern från VGR beskriver det även som komplicerat att skapa kriterier för att mäta hur långt VGRs arbete har kommit och i vilken riktning det rör sig, men menar att detta är viktigt att förmedla. Det är lätt att räkna resenärer och bedöma om verksamheten har nått sitt fördubblingsmål, men svårt att visa hur en HBTQ-person upplever tryggheten i kollektivtrafiken och vilka kriterier som avgör det, menar hon. När det görs värderingar av sociala värden som är svåra att mäta är det också svårt att veta hur stor påverkan detta får för själva projektet, menar tjänsteperson B från Trafikverket. Hans uppfattning om frågan är att värderingar av sociala effekter troligen inte avgör om ett projekt blir av eller inte. Att bedöma den exakta nyttan är svårt, men det kan gå att avgöra att det skapas en viss social nytta eller inte, beskriver han.

En problematisering av hur kollektivtrafikplaneringens negativa effekter synliggörs belyser tjänsteperson A från Trafikverket där hon beskriver det som politiskt känsligt att tala om negativa effekter av en åtgärd. Hon säger att transportplaneringen tidigare inte har vågat beröra frågor om vem som inte drar nytta av en investering eller påverkas negativt av den och att det är sällan dessa negativa effekter belyses idag. Hon berättar också hur en brist på redovisning av de negativa effekterna av en åtgärd uppmärksammats intern inom Trafikverket, vilket har lett till det nu internt håller på att arbetas med, dock har det inte har etablerats i organisationen än.

6.3 Utmaningar och målkonflikter

Samspel och konflikter mellan hållbarhetsdimensionerna

Det går att urskilja flera samband mellan de sociala och ekonomiska perspektiven. Bland annat syns detta i den beskrivning politikern från VGR ger av politikens utmaningar. Möjligheterna att resa ska bidra till att människor kan ta sig till utbildningar, säger hon, vilket gör rimliga resekostnader eftersträvarsamt. Det är kostsamt att bygga ut och driva kollektivtrafiksystem, förklarar hon. Därför menar hon att det samtidigt blir en fråga om hur mycket ett kollektivtrafikkort får kosta, när det blir för dyrt för människor att resa och vid vilken kostnad de väljer bort bussen för ett annat alternativ. Frågor om prissättning ser hon därför som viktiga för att få fler att resa kollektivt.

Politikern på VGR talar också om utmaningar med att göra avvägningar om hur skattepengarna som tilldelas regionen ska fördelas. Regionen omfattar både sjukvård och

kollektivtrafik, och det finns begränsade resurser som ska delas mellan de två utgiftsposterna, beskriver hon. Hon ser samtidigt ett samband mellan kollektivtrafikens sociala nyttor och minskade kostnader inom vården. En rapport har tagits fram där slutsatsen är att vården sparar pengar när det görs större satsningar på kollektivtrafik eftersom hälsan ökar och antalet olyckor minskar, berättar hon. Hon ser det som positivt att det talas om sociala nyttoberäkningar inom transport allt mer idag. Det tas också fram rapporter som beskriver nyttan med att investera i kollektivtrafik för att det ger en “hävstång gentemot nationell nivå” och en “hävstång i rent monetära termer” (politiker från VGR) som krävs eftersom kollektivtrafiknämndens verksamhet är skattesubventionerad i hög grad och behöver motiveras väl. Ett problem menar hon är att de ekonomiska värdena av dessa nyttor inte gynnar kollektivtrafiknämndens ekonomi direkt. Hon talar om att de inte har hittat ett sätt att återföra vinsterna av en investering så att vinsterna kan användas för att utveckla deras verksamhet ytterligare. Däremot uttrycker hon en förhoppning om att nya metoder för sociala nyttoberäkningar ska kunna användas för att motivera för skattebetalare hur kostnader för trafik genererar positiva värden för samhället, eventuellt som ett alternativt finansieringssätt för kollektivtrafiken. Idag är kollektivtrafiken beroende av biljettintäkter och det finns en önskan om att hitta nya finansieringssätt, menar hon. Hon jämför detta med miljöfrågor som kan hanteras med så kallad grön skatteväxling, vilket hon beskriver som en återföringsmetod och ett alternativt finansieringssätt för att göra det som är bra för miljö och klimat billigare och vice versa.

Tjänsteperson A från Trafikverket problematiserar i likhet med tjänsteperson D från VGR vilken tyngd det sociala ges gentemot hur det talas om miljömässig, samhällsekonomisk och långsiktig hållbarhet. Enligt hennes erfarenhet får ofta de miljömässiga och ekonomiska perspektiven mer tyngd än de sociala, på grund av att social hållbarhet är svårt att hantera:

“Så vi pratar ju nog väldigt mycket om ekonomisk och miljömässig hållbarhet, långsiktigt... Ja, samhällsekonomiskt och långsiktigt hållbar. Och det sociala kanske inte får den här tyngden alltid. Men det är ju för att vi är en del av det stora samhällsbygget egentligen, eller planeringen av det, som blir lite svårare att... att exakt sätta fingret på vad det är” (tjänsteperson A från Trafikverket).

Politikern från VGR beskriver också konflikten med att planera kollektivtrafik utifrån det sociala perspektivet att alla människor ska få tillgång till en viss servicenivå, samtidigt som det ekologiska och ekonomiska perspektivet ska gynnas. Hon beskriver att VGR har två

uppdrag: att erbjuda en tillräcklig servicenivå och att planera strategiskt för en miljömässigt och ekonomiskt effektiv kollektivtrafik. Kollektivtrafik i glesare bebyggelse är inte alltid tillfredsställande utifrån ett klimatsmart och ekonomiskt smart tankesätt, men bidrar till att upprätthålla en servicenivå för människorna som är bosatta där, menar hon. Hon berättar att kollektivtrafik också planeras utifrån var marknadsandelar finns, var bussarna kan fyllas, var stråken är prioriterade och där syftet är att satsa offensivt. Hon förklarar vidare att det finns en stor mängd samhällsgrupper som har olika önskemål om kollektivtrafiken, samtidigt som det finns målkonflikter hos VGR. Det görs avvägningar om hur störst nytta kan uppnås för störst antal människor, och om de anpassar sig helt efter en grupps specialintressen menar hon att det kan resultera i att en annan grupp missgynnas.

Utmaningar med att planera för allas behov nämns även av planerare B från Göteborgs Stad. Han ger exempel på ett dilemma där målet om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för de med störst behov av mobilitet kan stå i konflikt mot målet att överföra andelar från bilresor till kollektivtrafikresor. Genom att bygga för de som har stora behov av att resa och sämre möjligheter blir kollektivtrafiken mer rättvis fördelningsmässigt. Detta ställer han i kontrast till målet om att överföra bilresenärer till kollektivtrafiken, vilket ofta handlar om människor som bor i en rikare del av staden, menar han. Att attrahera bilresenärer till kollektivtrafiken kan kräva att stora summor pengar läggs på de som redan har råd att välja sitt färdmedel, förklarar han. Men om pengarna läggs på de redan utsatta menar han att det byggs vidare på ett samhällsformat som är ohållbart, där de mer utsatta reser kollektivt och de mindre utsatta kör bil.

Tjänsteperson A från Trafikverket ger ett exempel på hur dagens behov kan komma att förändras, vilket hon menar gör det svårt att bedöma sociala konsekvenser av ett projekt baserat på dagens verklighet. Hon beskriver att nya mönster ska skapas och att framtidens situation därför kan bli svår att förutspå. Hon förklarar hur dagens situation kan påverkas av målet om att attrahera bilresenärer till kollektivtrafiken. Större andel kvinnor reser kollektivt än med bil idag och hon ställer sig frågande till huruvida könsfördelningen kommer vara densamma även i framtiden, eftersom överflyttningen av bilresenärer till kollektivtrafiken kan göra att sammansättningen av resenärer i kollektivtrafiken förändras.

Snabbt och effektivt eller tillgängligt för alla

Det beskrivs i intervjuerna att målet om att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla även påverkas av andra dilemman. Flera intervjuade talar om en önskan om ett snabbt, effektivt, attraktivt system och sett det som bidragande till svårigheterna att tillgodose alla människors behov. Tjänsteperson B från Trafikverket beskriver en målkonflikt med att planera en effektiv kollektivtrafik som är nära, upplevs trygg och är attraktiv, samtidigt som den inte orsakar skada genom att skära igenom eller förstöra stadsmiljön. Snabb kollektivtrafik kan begränsa framkomligheten för andra trafikslag, såsom gång, exemplifierar han. Det finns en risk att skapa nya barriärer, trots att snabb kollektivtrafik möjliggör ett utbyte mellan stadsdelar och att människor kan bosätta sig på fler platser, förklarar han. Han beskriver också en motsättning mellan kommunens bostadsbyggande och vad som omfattas av trafikplanering. Det finns en konflikt mellan effektiv kollektivtrafik med snabba bussar och en stad som är attraktiv och anpassad efter långsamma färdmedel, såsom gångtrafik, menar han. Effektiv kollektivtrafik förklarar han ska kunna angöra relativt nära bostäderna, men buller från fordon är inte önskvärt i den attraktiva, trevliga staden. Att integrera kollektivtrafiken i staden är en svårighet, men mer så utifrån ett kommunalt perspektiv snarare än ett statligt perspektiv, sammanfattar han.

Tillgänglighet och fördelning av kollektivtrafik

Tjänsteperson B från Trafikverket beskriver att de arbetar med tillgänglighet för olika grupper, men inte i form av tillgängligheten till kollektivtrafik utan tillgänglighet i frågor som att överbrygga barriärer, eller möjliggöra att människor inte upplever det som osäkert att gå genom en tunnel. Han förklarar vidare att Trafikverkets arbete kan handla om att påverka fysisk tillgänglighet eller upplevd tillgänglighet, men att de inte arbetar med tillgängligheten att få åka kollektivt. Var hållplatser fördelas kan ses som en viktig fråga för tillgängligheten till kollektivtrafik. Tjänsteperson D från VGR talar om hur hållplatser och kollektivtrafik fördelas och menar att det är intressant att se kollektivtrafikfördelning utifrån samhällets respektive medborgarnas roller och beskriver en gräns mellan samhällsuppdraget och individers önskemål:

“Om man har psykiska hinder, det kan man inte påverka, men var man bosätter sig kan man kanske i viss mån bestämma. För där har vi haft den diskussionen. På yttersta landsbygd... Vi har närtrafik

till alla var man än bor men man kan inte få det den tid man vill ha det. Det kan inte köra en taxi hem till personer precis vilken tid man vill ha bara för att man bor någonstans. Utan var går gränsen för samhällsuppdraget och individen?” (tjänsteperson D från VGR).

På frågan om hur det talas om olika samhällsgruppers behov inom kollektivtrafiksammanhang svarar planerare B från Göteborgs Stad att han upplever att det görs, men att det kan finnas ett behov att göra det ännu mer. Han menar också att det är svårt att veta i vilket skede det är mest betydelsefullt att göra det och att det är en fråga som de behöver hitta ett svar på eftersom diskussionen ibland tappar dessa perspektiv. När vi frågar om hur planeringen ser på kollektivtrafikens betydelse för olika samhällsgrupper säger den tjänsteperson C från VGR att denna fråga omfattas av *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor*. Strategin säger att påverkan på samhällsgrupper ska innefattas som en självklar del i alla planeringsprojekt, precis som miljöfrågorna, berättar han. Han menar att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för alla medborgare och att det då är viktigt att se kollektivtrafiken utifrån olika grupper perspektiv. Tjänsteperson A från Trafikverket resonerar också kring om det kan ha betydelse för planeringsunderlagen om planerarnas könsfördelning är ojämn i ett planeringssammanhang. Med hjälp av metoder för att inkludera frågorna om jämlikhet (som innefattar jämställdhet) kan arbetet underlättats, menar tjänsteperson C från VGR.

När vi talar om fördelning med politikern från VGR hänvisar hon till Målbild Koll2035 som hanterar frågan om segregation i staden och medborgarnas valfrihet att bo och jobba på olika platser utan att begränsas av kommunikationsutbudet. Vid målbildsarbetet beskriver hon det som att det var företrädarna för kommunen som bar in de sociala frågorna i arbetet genom att peka på områden som behöver kopplas ihop med staden och var segregationen behöver minskas.

Vid frågan om hur fördelningen av kollektivtrafik ser ut i Göteborg och om det finns skillnader mellan områden i staden, svarade planerare B från Göteborgs Stad att han ser det som en fråga om rättvisa. Han beskriver resandet med kollektivtrafik i ekonomiskt och socialt utsatta områden som större i allmänhet. Den tjänsteperson C från VGR beskriver Göteborg som det område i länet som har den bästa kollektivtrafikförsörjningen, med överlag god tillgänglighet. Han berättar vidare att det finns mer glesbefolkade områden i kommunen som har sämre kollektivtrafikförsörjning och ser det som logiskt. Där kan det vara billigt att bo och det kan vara så att människor har tillgång till egen bil där, förklarar han. Han poängterar också

att om det är fråga om en storstad så är det en annan diskussion angående kollektivtrafikförsörjning än exempelvis ett regionalt perspektiv.

6.4 Sociala hållbarhetsperspektiv vid planering av Metrobussystemet

Motiveringar för Metrobussystemet

Metrobussystemet ska utöka kollektivtrafiksystemet där det idag saknas länkar, förklarar tjänsteperson A från Trafikverket, men det handlar också om att ta ett helhetsgrepp på hela trafiksituationen, enligt politikern från VGR. Hög hastighet och rimliga restider beskriver politikern från VGR som viktiga faktorer. Enligt planerare B från Göteborgs Stad är en utmaning för Göteborgs kollektivtrafik att hantera trängseln i centrum. Han berättar att ett stort problem är att all trafik är förlagd till markplan. Istället för att leda in trafiken i centrum, vilket bidrar till bussköer idag, berättar han att Metrobussen ska skapa en radiell förbindelse runt centrum med kortare restider och högre täthet och avlasta lederna från biltrafik.

En konflikt som staden står inför är exempelvis att få bilresenärer att åka kollektivt och göra utrymme för detta, enligt planerare B från Göteborgs Stad. Han menar att när det sätts in fler bussar för ändamålet att minska bilismen blir det ont om plats för bussarna inne i centrum. Tjänsteperson A från Trafikverket beskriver att Metrobussystemet bland annat motiveras av denna kapacitetsbrist, att den befintliga busstrafiken inte anses tillräcklig för att omhänderta framtida efterfrågan. En förhoppning med Metrobussen är enligt tjänsteperson A från Trafikverket även att minska biltrafikens utsläpp och klimatpåverkan. Den ökande befolkningens resebehov ska täckas upp med kollektivtrafik istället för bil, berättar hon.

Enligt tjänsteperson A från Trafikverket är ett av syftena med Metrobussen att den ska förbättra åtkomsten till viktiga tyngd- och målpunkter. Hon menar att Metrobussystemet kan få större betydelse för hur arbetsresor och längre studieresor för personer i gymnasieåldern görs, medan andra koncept kan ta hand om den områdesnära trafiken. Resor i närområdet och resor för yngre skolelever tror hon inte kommer påverkas av Metrobussen i lika stor grad.

Roller, samspel och ansvar

Högst upp i organisationen för ÅVS Metrobuss sitter en politisk styrgrupp som kallas Stadstrafikforum GMP, beskriver tjänsteperson A från Trafikverket. På nästa organisatoriska trappsteg sitter en ledningsgrupp bestående av chefer från respektive part och i projektgruppen sitter tjänstepersoner från alla parter vilka jobbar mer aktivt i studien, fortsätter hon. Trafikverkets involvering är aningen nytt i sammanhanget, berättar hon. Hon menar att Trafikverket traditionellt arbetar med utveckling av vägar och järnvägar och att vara med i planeringen av ett kollektivtrafikssystem beskriver hon som relativt ovanligt för dem: "Vi har ju byggt busskörfält och ökat trafikering på järnvägen och förbättrat den men inte jobbat så mycket med helhetssystemet som det blir här då" (tjänsteperson A från Trafikverket).

Anledningen till att Trafikverket är med i planeringen av Metrobussystemet förklarar tjänsteperson A från Trafikverket beror på att det i stor utsträckning kommer framföras på det statliga vägnätet vilket innebär att de äger eller förvaltar nästan alla utpekade stråk. Hon tillägger att Trafikverket även har intresse av frågan i och med deras arbete med överflyttning av trafik från personbil till kollektivtrafik samt att skapa effektiva transportlösningar för många människor. En annan anledning till Trafikverkets involvering i Metrobussen menar hon är en vilja om att få in åtgärden i den nationella planen som Trafikverket tar fram. Staten och VGR kan då dela på finansieringen, berättar hon.

Planerare B från Göteborgs Stad förklarar rollfördelningen av de involverade aktörerna som att VGR är med för att de är kollektivtrafikhuvudman, Västtrafik för att de driver trafiken och de tre kommunerna för att de alla berörs av Målbild Koll2035. Enligt honom kommer Göteborg att påverkas mer än de övriga kommunerna eftersom Göteborg har en större del av den berörda infrastrukturen. Det beskrivs samtidigt som att Trafikverket har en stor roll i och med att åtgärden i hög utsträckning handlar om statlig infrastruktur. Göteborgs Stads roll handlar främst om frågor som exempelvis stadsutvecklingspotential och att göra planer för stationsområden, upplever han. Där bussarna kör längs trafiklederna tror han inte kommer påverka stadsbyggnaden i betydande grad, men menar att det kan göra det där bussarna kommer av från lederna. Utbyggnadsplaneringen beskriver han som det tydligaste området för kommunens arbete med att tillföra information.

Två följeforskare varav en från Göteborgs universitet (GU) och en från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är också involverade i Metrobussprojektet. Forskarnas inblandning i projektet är ett resultat av ett initiativ från forskarnas håll, berättar följeforskaren från GU. Hennes kollega, följeforskaren från VTI, berättar att de studerar Metrobussprojektet med avseende hur man arbetar med en metod för att integrera sociala aspekter. Följeforskaren från GU förklarar relationen mellan VGR och forskarna som ett ömsesidigt utbyte, där följeforskarna bidrar med sin kunskap och VGR med sin tid och erfarenhet.

Tjänsteperson A från VGR förklarar det som att även om alla involverade parter har ett ansvar så har eventuellt Trafikverket och VGR ett större ansvar, då de har huvudansvaret för att projektet blir av och därmed också ansvarar för alla väsentliga delar som projektet innehåller. Tjänsteperson B från Trafikverket talar om skillnaden mellan Trafikverkets och kommunens ansvar och menar att tillgängligheten till hållplatsen och möjligheten för människor att åka med Metrobussarna blir en kommunal fråga, som är beroende av hur kommunernas bostadsplanering sker. Politikern från VGR berättar att det sociala perspektivet diskuterades relativt mycket vid framtagandet av Målbild Koll2035 och där är kommunernas åsikter viktiga. Det är kommunerna som har faktakunskapen om vilka stadsdelar och områden som behöver förstärkas för att knyta ihop staden, menar hon.

I Metrobussens fall har en tjänsteperson E från VGR fått ansvaret att bevaka de sociala perspektiven. Tjänsteperson E från VGR berättar att en nära och bra dialog förs med bland annat en sakkunnig för de sociala perspektiven på Trafikverket samt en person på Trafikkontoret. I samband med flera av intervjuerna menas det att det kanske vore bättre om vi pratade med dessa ovan nämnda personer istället för dem då de menade att de inte visste om de var rätt person för dessa frågor. De uttryckte en osäkerhet kring sin kunskap och insikt i de sociala hållbarhetsfrågorna. Ingen av dessa personer som hänvisas besitta extra kunskap om de sociala perspektiven sitter med i styrgrupp, ledningsgrupp, projektledning eller projektgruppen.

Verktyg för sociala perspektiv i planeringen av Metrobussystemet

Vid planeringen av Metrobussystemet har de intervjuade berättat om tre verktyg som på något vis beaktar åtgärdens sociala påverkan: En åtgärdsvalsstudie (ÅVS), en workshop som ligger till grund för en social konsekvensanalys (SKA) och en samlad effektbedömning (SEB).

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

ÅVS:en för Metrobussystemet ska enligt tjänsteperson A från Trafikverket svara på frågor som vad nyttan för samhället är, vem som får nytta av åtgärden och vilka effekter det ger, utan att gå ner på allt för detaljerad nivå. Hon uttrycker förhoppningar om att ÅVS:en till viss del ska kunna svara på hur åtgärden ska finansieras. En kostnadsbedömning kommer tas fram och det kommer eventuellt att ges förslag på inriktningen för den principiella utformningen på särskilda stråk, berättar hon. Hon tror också att Trafikverket kommer "sätta ner foten" kring vissa stationslokaliseringar, ett arbete som i huvudsak annars görs av kommunerna.

Tjänsteperson A från Trafikverket menar att de viktigaste frågorna för Metrobusstationerna i detta skede är utformningen och kopplingen till det övriga stadslivet. Frågan om målgruppen är just nu viktigare än vilken infrastruktur som skapas på dessa stråk, menar hon, och eftersom målgruppen kan komma att ändras under processen och i framtiden krävs flexibilitet i arbetet, fortsätter hon. Enligt planerare B från Göteborgs Stad kommer Metrobussystemets ÅVS vara komplex, då den är ovanligt stor och täcker ett område med många olika typer av frågor att hantera.

Social konsekvensanalys och workshop om sociala perspektiv

En SKA kommer enligt de intervjuade att göras för Metrobussystemet, men den är i dagsläget inte färdigställd. Den görs under ledning av tjänsteperson E från VGR som har som specifik uppgift att inom Metrobussplaneringen bevaka det sociala perspektivet, berättar hon. Hon menar att genomföra en SKA för en sådan här satsning är något nytt för dem och de håller på att testa en modell för hur en sådan analys ska se ut. Hon berättar att en GIS-kartläggning bland annat genomförs inom SKA:n och att det verktyg som följeforskarna just nu utvecklar inom fältet tidsgeografi troligtvis även kommer kunna komma SKA:n till dels.

Workshopen där bland annat sociala perspektiv diskuterades, uppfattade tjänsteperson A från Trafikverket å ena sidan som att ett gediget förarbete hade lagts ner men att det trots det var många deltagare som tyckte att workshopen var svår, eventuellt på grund av ovana vid de

frågor som togs upp. Det fanns även positiva upplevelser av workshopen, berättar hon. Hon beskriver deltagarnas reaktioner på workshopen som blandat positiva och negativa:

“...’Ska vi som inte kan detta verkligen sitta och spåna om det här?’, alltså kände sig inkompetenta rent ut sagt. Så. Vi hade ju samlat folk en hel dag så det var ju liksom... Vissa tyckte ‘Gud vad kul’, andra bara ‘Men jag kan ju bara gods, vad har det här med det...?’. Så det var väldigt... Det var en ganska svår övning” (tjänsteperson A från Trafikverket).

Tjänsteperson A från Trafikverket berättar att det under workshopen ställdes frågor om sociala aspekter och olika gruppers perspektiv lyftes, där flera reagerade på att just detta var svårt. Bland deltagarna fanns inte representanter med från alla grupper, exempelvis barn eller äldre, berättar hon.

Planerare B från Göteborgs Stad upplevde å andra sidan att workshopen för de sociala perspektiven togs emot väl av deltagarna och att den gjordes tidigt inom ÄVS:en:

“Jag upplevde den väldigt positiv. [...]. Den var väldigt bra, väldigt stort intresse så det var väldigt många deltagande. Och jag uppfattade det som att det var... inte att jag förväntade mig det... men det fanns väldigt lite tröghet i den frågan. Alltså att man skulle kunna vara lite fördomsfull och tänka att det här är en fråga som många tycker är dammig och tråkig men det var ingen sån känsla utan det var snarare så att folk blev väldigt engagerade och tyckte att det här var väldigt intressant perspektiv” (planerare B från Göteborg Stad).

Han förklarar att även om workshopen togs emot väl var det en hel del diskussion om hur vissa frågor skulle tolkas. Det fanns svårigheter i att göra skillnad på magkänsla och faktiskt kunskap om de sociala perspektiven och de olika målgrupperna, fortsätter han. Han sammanfattar workshopen med att beskriva hur den kanske inte leder till konkreta saker nedskrivna på ett papper men att den fyller ett högre syfte i och med att det engagerar och genererar ökad kunskap kring de sociala perspektiven:

“...det finns ett eget syfte i att sitta och diskutera det också. Då lyfter man frågan och man får också svar som man kan använda sig av i andra projekt. I det här biten som jag kallar den mindre organiserade biten av det att desto mer kunskap varje tjänsteperson har desto större chans är det att arbeta med detta även ostrukturerat” (planerare B från Göteborgs Stad).

Tjänsteperson E från VGR tillägger vid en fråga om workshopens inbjudna att hon hade önskat se fler deltagare från de olika stadsdelarna, som tyvärr inte i så stor utsträckning kunnat medverka.

Det framkommer under intervjuerna att det finns utmaningar med att göra en SKA för Metrobussystemet. Flera intervjuade påpekar vikten av att inte lyfta ut Metrobussystemet ur sin kontext eftersom den endast är en del av Målbild Koll2035. En SKA för enbart Metrobussystemet behöver därför göras med försiktighet, menar tjänsteperson A från Trafikverket. Metrobussen behöver ses som en del i ett större system och som ett komplement till flera andra koncept, säger hon. Detta påpekar hon också är viktigt att förmedla för att fördelningen av kollektivtrafik inte ska uppfattas som ojämn. Hon menar att det är riskabelt att beskriva Metrobussen enskilt eftersom det kan visa att nyttan av åtgärden inte tillfaller alla grupper, medan andra koncept kan omfatta dessa gruppers resebehov:

”Det kommer vara så konstigt att beskriva den, för då ser det ju ut som att... Men... vilka är det som inte får någonting? Fast de får någonting, fast det är ett annat sammanhang då, så att säga”
(tjänsteperson A från Trafikverket).

På en fråga kring vad som sker med de sociala perspektiven efter en färdig SKA, berättar tjänsteperson E från VGR att den ska inkluderas i den övergripande ÅVS:n för Metrobuss. Hon menar avslutningsvis att arbetet med perspektivet fått stort stöd av projektledningen samt att dialogen med andra sakkunniga för de sociala frågorna från exempelvis Trafikverket och Trafikkontoret har varit nära och bra.

Samlad effektbedömning (SEB)

För Metrobussen görs enligt tjänsteperson A från Trafikverket nu en SEB på systemnivå där frågor om vad Metrobusskonceptet egentligen bidrar med och vilka effekter som uppstår bedöms. Där kommer en samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys och en transportpolitisk målanalys ingå, berättar hon. De två sistnämnda analysdelarna menar hon är kvalitativa. Tjänsteperson A från Trafikverket visar hur fördelningsanalysen sker genom att åtta aspekter såsom kön, ålder, fördelningsaspekt över exempelvis inkomstgrupp, trafikslag, näringsgren, län, kommun, lokalt/regionalt värderas enligt tre kategorier; dels den största och näst största positiva nyttan, men också negativa nyttor (onyttor). Den tredje delen av SEB:n, transportpolitisk målanalys visar hon innehåller en bedömning av social hållbarhet samt

frågor om tillförlitlighet, trygghet, bekvämlighet, jämställdhet, personer med funktionsvariationer, barn och unga, buller, luftkvalitet och klimat.

Tjänsteperson A från Trafikverkets ambition som utredningsledare för Metrobussprojektet, med uppgift att ta fram beslutsunderlag, är att det ska göras någon form av bedömning på alla kategorier inom SEB. Hon beskriver också att fördelningsanalysen är komplicerad och upplever att kategorin "inkomstgrupp" kan vara känslig. Hur SEB ska utformas i framtiden är under utveckling på nationell nivå, berättar hon. När en SEB görs är det för de delar som anses viktiga för ett projekt berättar tjänsteperson B och på Trafikverket. Alla delar är inte obligatoriska, utan bara det som är relevant inkluderas, säger han. Tjänsteperson A från Trafikverket förklarar att när hon tidigare tagit fram samlade effektbedömningar så tror hon inte att det varit obligatoriskt att ha med exempelvis fördelningsanalysen. Hon menar att det fortfarande handlar om frivillighet:

"Så det handlar ju väldigt mycket om frivillighet fortfarande, just de här... om man ska kalla dem 'mjukare frågorna'. De som är svåra att kvantifiera. Det är så svårt att prata om det" (tjänsteperson A från Trafikverket).

I SEB:n för Metrobussystemet görs inga sociala nyttoberäkningar, utan bedömningar av kvalitativa aspekter har ansetts passa bättre, berättar tjänsteperson A från Trafikverket. En kvalitativ aspekt är enligt henne barriäreffekterna, som kan minskas om Metrobussystemet utformas så att det överbryggar större infrastrukturanläggningar. Detta menar hon kan knyta samman flera stadsdelar, vilket hon ser som ett exempel på social nytta.

Tjänsteperson D från VGR berättar att SEB är ett tillskott i infrastrukturvärlden och används för att beskriva nya saker. Hon menar att en vanlig kritik mot den samhällsekonomiska kalkylen är att den inte visar hela sanningen. Det räknas på det som anses gå att räkna på, vilket innebär att fokuset riktas åt ett visst håll, och det är då detta som syns mest, förklarar hon. I en SEB kan det vara svårt att inkludera långsiktiga effekter av en åtgärd, berättar tjänsteperson A från Trafikverket. Hon menar att det är svårt att veta hur samhället ser ut i framtiden.

Planerare A från Göteborgs Stad påpekar att sådana här analyser, kalkyler och bedömningar som Trafikverket har beräkningsmetoder för, används för att kunna jämföra olika projekt och

åtgärders samhällsnytta för att avgöra det bästa alternativet. Han menar att beräkningar i form av en samhällsekonomisk analys kan hjälpa till att prioritera när pengarna inte alltid räcker till allt. Han förklarar det som att planeringen då kan börja med det som ger mest samhällsnytta. Det är ett stöd i motiveringen för att bygga någonting, avslutar han.

Utmaningar vid planeringen av Metrobussystemet

Som nämnts kan det urskiljas en målkonflikt vid kollektivtrafikinvesteringar, som handlar om önskan om att skapa ett snabbt och effektivt kollektivtrafiksystem som samtidigt är tillgängligt för många. Denna målkonflikt påvisar även de intervjuade inom planeringen för Metrobussystemet.

Planerare B från Göteborgs Stad beskriver målkonflikten som:

“Planen för Metrobuss är ju att i så stor utsträckning som möjligt följa de här trafiklederna [...] för att det ska vara effektivt, så snabbt som möjligt [...] Ett problem med att stanna är ju också att man i princip måste stanna på leden. Och det ger ju givetvis utmaningar, hur gör man det till en attraktiv plats att stanna på? Vill man verkligen exploatera jättemycket kring en trafikled? [...] Så fort man börjar ta av bussen och svänga in någonstans för att kolla mer närmare så tar man ju bort poängen med Metrobuss, alltså att ha en snabbare och effektivare resa” (planerare B från Göteborgs Stad).

Politikern från VGR menar att en risk som behöver uppmärksammas i planeringen av Metrobussen är att det kan uppstå negativa sociala konsekvenser i form av barriärer. Det är viktigt att se till att inte “skära av staden” när det skapas separata körbanor för Metrobussen, säger hon. Körbanorna menar hon behöver överbryggas för att skapa en sammanhängande struktur, så att det inte resulterar i begränsad rörlighet för människor, eftersom det är ett vanligt problem att motorleder skapar barriäreffekter. Planerare A från Göteborgs Stad håller med om att Metrobussystemet kan riskera att gynna vissa grupper men missgynna andra genom de barriärer den kan skapa:

“Kollektivtrafiken kan också skapa hinder genom att det ska vara en snabb och effektiv kollektivtrafik till exempel Metrobussystemet [...] Då kan det ju plötsligt vara så att visst, det skapar tillgänglighet för den resenären som ska resa fort och kanske komma från en förort eller från en kranskommun till staden. Men den kan också skapa hinder för den lilla resan, på cykel eller gång, genom att den skapar [...] barriärer i staden. Så du måste kunna balansera” (planerare A från Göteborgs Stad).

Tjänsteperson C från VGR ger exempel på frågor som inte går att beräkna gällande Metrobussen; när stationerna ska byggas i en otrygg miljö, exempelvis om de lokaliseras långt utanför tätbebyggt område, behöver de kvaliteter som är eftersträvaransvärda beskrivas, för att motverka effekten av att de är lokaliserade i otrygg miljö, menar han. I vissa fall kan Metrobussen verka sammanlänkande genom att brygga över trafikleder. Det finns då potential att knyta ihop stadsdelar vilket kan vara positivt för sociala aspekter. Detta går däremot inte att räkna på, menar han. Eventuellt är det möjligt att räkna på hur många personer som ges ökad tillgänglighet, säger han, men det är också viktigt att kvalitativt beskriva vad Metrobussen har för potentiell nytta ur ett socialt perspektiv.

7. Diskussion

Följande kapitel kommer, genom ett applicerande av uppsatsens teoretiska ramverk, föra en diskussion om planeringsaktörernas förhållande och inkludering av sociala hållbarhetsperspektiv. Kapitlet är indelat i tre avsnitt; det sociala perspektivets mognad, det strukturerade och icke-strukturerade inkluderingsarbetet för att sedan avsluta i en diskussion om makt.

7.1 Det sociala perspektivets mognad

Kollektivtrafik, i grunden godartad?

Många av de intervjuade har uttryckt att de upplever en medvetenhet kring sociala perspektiv och menar att de ser ett ökat intresse och engagemang kring dessa frågor. I teorin har mobilitet och transport beskrivits som att det kan medföra både positiva och negativa konsekvenser för det sociala (Cresswell, 2010) vilket även flera av de intervjuade poängterar. Ett par av de intervjuade beskriver att det förekommer en syn på kollektivtrafik som att det i grunden är något som bidrar till social hållbarhet. En sådan syn skulle kunna problematiseras då det potentiellt riskerar att aktörer ser på kollektivtrafiksatsningar med något för blida ögon och dess eventuella negativa effekter inte uppmärksammas tillräckligt. Cresswell (2010) och Kenyon et al. (2002) menar att trots att mobilitet och kollektivtrafik kan bidra till människors politiska, ekonomiska, sociala och kulturella inkludering i samhället, kan en persons mobilitet få negativa följder för en annans möjligheter till mobilitet. Fainstein och Fainstein (2013) menar att för att öka social rättvisa bör det i beslutsprocesser läggas tyngd på vem som får ta del av en åtgärd eller strategi. Vem som tilldelas nytta, är alltså lika viktigt att identifiera som vem som inte får någon nytta, eller vem som rentav påverkas negativt av en åtgärd. Vikten av att synliggöra potentiella negativa effekter kan kopplas till Winters (2015) rapport om inkludering av sociala nyttor i Sverigeförhandlingen. Hon konstaterar att många av de inskickade utvärderingarna av sociala nyttor i hög grad var av positivt slag vilket en av de deltagande regionerna problematiserar genom att påpeka att redovisning av negativa effekter eller "sociala onyttor" behöver identifieras och lyftas fram för att kunna omvandlas till nyttor (Ibid).

I planeringen av Metrobussystemet får negativa konsekvenser bland annat ta plats genom verktyg som Trafikverkets SEB, den SKA som VGR genomför samt genom den workshop som genomförts för de sociala perspektiven. Det är ännu osäkert hur mycket detta material påverkar slutgiltig utformning och sträckning för systemet men att negativa effekter får synas och ta plats i planeringsunderlaget, trots att det kan vara politiskt känsligt, tyder på en ökad acceptans och förståelse för dess betydelse.

Transportplaneringens förändrade synsätt?

I litteraturen talas det om hur transportplaneringen håller på att förändras och i vissa fall beskrivs hur ett nytt förhållningssätt håller på att ta form (Banister, 2008; Sheller & Urry, 2006; Cresswell, 2010). Sheller & Urry (2006) beskriver hur det allt mer syns ett ökat fokus på individers vardagsliv och resan som aktivitet istället för att fokusera på hastighet. I intervjuerna kan det traditionella sättet att planera som Banister (2008) beskriver fortfarande urskiljas, även om Sheller och Urry's (2006) beskrivningar av transportplaneringens förändringar också kan skönjas.

Flera av de intervjuade lyfter vikten av ett stort reseunderlag som en viktig aspekt för att avgöra linjedragningar och hållplatslokaliseringar. Det skulle kunna relateras till Banisters (2008) argument om hur den traditionella transportplaneringen länge har försökt förutspå framtida transportbehov istället för att planera för vad staden eller transportplanering *kan* vara. Fokuseringen på områden med högt reseunderlag, och utifrån var marknadsandelar finns, kan beskrivas som en del av den målkonflikt som Stjernborg och Nilsson (2018) menar råder mellan en samhällsekonomiskt effektiv kollektivtrafik som samtidigt strävar efter att vara tillgänglig för alla resenärsgupper. Att reseunderlag är viktigt kan till viss del ses som självklart. Ju fler som kan dra nytta av en åtgärd, eller exempelvis en ny station, desto högre samhällsnytta menas det att uppstår. En samhällsekonomisk analys gynnas absolut av att nyttan tillfaller fler. Dock är det svårare att svara på frågan om nyttan tillfaller de som behöver den mest. Beyazit (2011) menar att analyser som bygger på kvantifiering av kostnader och nyttor innebär en hantering av information på en sammanslagen, översiktlig nivå vilket risker att förstärka ojämlikheter och få negativa konsekvenser för social rättvisa. Ett alltför stort fokus på faktorer som reseunderlag eller restid riskerar att gynna de som redan har hög mobilitet (Beyazit, 2011, Martens; 2006). Ju mer mobilt samhället blir desto mer

kommer vissa grupper påverkas oproportionerligt av transportsystemet (Kenyon, 2003 se Lucas, 2012).

Även om mobilitet ofta ses som en indikator för samhällsutveckling (Rodrigue, 2017) kan ökande mobilitet för vissa grupper eller individer resultera i negativa konsekvenser eller minskad mobilitet för andra (Cresswell, 2010). Forskare som Urry (2002) och Hannam, Sheller och Urry (2006) varnar för att samhället är på väg att utveckla en hypermobil elit med ett ackompanjerande mobilitetsglapp som följd, där fler riskerar att hamna på efterkälken. En kollektivtrafik som hela tiden strävar efter att bli snabbare och effektivare väcker frågor om vilka effekter det kan ha för de som inte passar in i mallen för självständiga samhällsmedborgare med hög nivå av mobilitet. Personer med funktionsvariationer kan vara exempel på sådana grupper som inte passar in i mallen, men som samtidigt är särskilt beroende av kollektivtrafik (Stjernborg, 2018). En minskad möjlighet till mobilitet och kollektivtrafik kan ge upphov till ett socialt utanförskap (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002) vilket innebär att vissa människor hämmas från att delta i det ekonomiska, sociala och politiska livet när det önskas och krävs (Ureta, 2008; Schwanen et al., 2015).

Kollektivtrafikens roll för ett smidigt vardagsliv, fokus på minskad trängsel och ett fokus på att minska bilismen nämns av flera intervjupersoner som viktiga aspekter för planeringen generellt och för Metrobussen speciellt. Dessa är aspekter som Banister (2008) och Sheller och Urry (2006) i viss mån beskriver tillhöra de nyare tillskotten i transport- och mobilitetsfältets förändringsprocess. Fokuset på ett smidigt vardagsliv kan även kopplas till fokus på tillgänglighet och individens behov vilket i sin tur kan kopplas till Church et al.s (2000) olika kategorier för hur transportsystem kan verka exkluderande för en individ.

Varierad syn på hållbarhetens tre dimensioner

Trots det ökade intresset för den sociala hållbarhetsdimensionen har merparten av de intervjuade beskrivit hanteringen av de sociala frågorna i planeringen som svår. Detta menar de grundas i en bristande kunskap och avsaknad av verktyg, vilket stämmer väl överens med den bild som forskningen exempelvis Winter (2015) och Wimark (2017) redogör för. Denna brist exemplifieras genom de intervjuades upplevelser av workshopen kring de sociala perspektiven som tillsammans med beskrivningar av hur workshopen mottogs av andra deltagare kan användas för att illustrera mognadsgraden för de sociala hållbarhetsfrågorna i

dessa sammanhang. Hur vissa deltagare menade på att de inte jobbade med denna typen av frågor och därför ifrågasatte sitt deltagande indikerar en förståelse för hållbarhet som något som finns vid sidan av. Deras sätt att uttrycka sig på tyder på hur de inte ser hållbarhet som något holistiskt, vilket Hedenfelt (2013) menar bör vara centralt i förståelsen för hållbarhetsbegreppet. Synen på den sociala hållbarhetsdimensionens relation till hållbarhetsbegreppets holistiska idé illustrerar en av de intervjuade genom att prata om hur det är lättare att räkna på de gröna frågorna, hur de frågorna får mer gehör, då allmänheten förstår varför man ska jobba med de gröna frågorna, vilket också resulterar i ett större fokus på det ekologiska. Detta stämmer väl överens med Banisters (2008) beskrivning av att det inom kollektivtrafik läggs ökat fokus på miljömässiga konsekvenser av transport och mobilitet och Hedenfelts (2013) beskrivning av en snedfördelning mellan de olika hållbarhetsdimensionerna.

Tillsammans med det ökade intresset och engagemanget kring frågorna kan även ett tydligare anammande av frågorna urskiljas i de strategier och program som specifikt behandlar de sociala hållbarhetsfrågorna. Där talar ett par av de intervjuade om ett breddat perspektiv för vilka som innefattas i det sociala hållbarhetsarbetet. En större mångfald av grupper och perspektiv uppmärksammas vilket tillsammans med en ökad förståelse för kollektivtrafikens negativa effekter samt ett fokus på mer individuella perspektiv som vardagsliv tyder på en ökad mognad för de sociala hållbarhetsfrågorna samtidigt som förståelsen tycks variera och synen på vad som kan påverkas och vad som påverkar skiljer sig åt.

7.2 Betydelsen av strukturerat och icke-strukturerat arbete

Det strukturerade arbetet med social hållbarhet

Den sociala hållbarhetsdimensionens inkludering i praktiskt arbete har på flera sätt framställts som att den är förekommer i det strukturerade, mer synliga arbetet med strategier, program, politiska mål och metoder för inkludering. Under intervjuer har även vikten av ett icke-strukturerat, mindre synligt arbete belysts. Det har beskrivits som att tillämpningen av den sociala dimensionen är beroende av vilka aktörer som finns tillgängliga och vilket intresse som finns bland de deltagande. Detta skulle kunna förklaras av komplexiteten i att förstå och omsätta sociala frågor till praktisk kollektivtrafikplanering som intervjupersonerna beskriver.

Detta understöds också av att teorin beskriver generella svårigheter att ge socialt hållbar utveckling en allmänt vedertagen definition (Hedenfelt, 2013; Dempsey et al., 2011).

De intervjuade har ofta framställt det som betydelsefullt att arbeta med social hållbarhet inom kollektivtrafikplanering och menat att organisationerna har liknande ambitioner om det i sina styrdokument. Hållbarhetsbegreppet och den sociala dimensionen präglas samtidigt av mångtydighet (Marcuse, 1998 i Gunder, 2006; Hedenfelt 2013), vilket kan förklara att strategier för social hållbarhet är lätta att ställa sig bakom. Vogel (2016) beskriver en planeringsparadox som kan uppstå när de inneboende logikerna av tillväxt och hållbarhet ignoreras. Dagens planering är fångad mellan de konkurrerande målen om att uppfylla hållbarhetsåtaganden och att bidra till ekonomisk tillväxt. Hållbarhetsmål tenderar att definieras löst vilket gör dem lätta att ställa sig bakom. Detta kan resultera i målformuleringar som inte överensstämmer med praktiken och hindra omställningen mot en hållbar utveckling (Ibid). Dagens tillväxtorienterade planering kan leda till att tillväxt prioriteras över hållbarhetsmål (Vogel, 2015).

Styrkan med hållbarhetsbegreppets enande effekt (Hedenfelt, 2013) kan urskiljas i att det har tagits fram och antagits strategiska dokument för social hållbarhet. Exempelvis har *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor* (VGR, 2018) förutsatt att många aktörer kunnat ställa sig bakom social hållbarhet som ett mål för planeringen. Denna är också styrande för Metrobussen. Mångtydigheten i social hållbarhet är samtidigt en svaghet hos begreppet då det kan anammas av många utan att det faktiskt skapar en hållbar utveckling (Hedenfelt, 2013; Gunder, 2006). I en samlad effektbedömning (SEB), där sociala perspektiv på kollektivtrafikåtgärder kan inkluderas, har det under intervjuerna beskrivits finnas en viss flexibilitet. SEB beskrivs delvis vara baserad på frivillighet och avvägningar som riskerar att de "mjukare frågorna" utelämnas för att de är svåra att hantera. Att inte alla frågor behöver inkluderas kan bidra till en snabbare besluts- och planeringsprocess, och hur dessa avvägningar påverkas av aktörernas erfarenhet och kunskap om sociala perspektiv, tillsammans med tillgången till metoder för att bedöma sociala effekter av kollektivtrafik kan då få betydelse för vilka frågor som inkluderas i en SEB och inte. Att välja ut vad som är relevant för social hållbarhet i en viss situation ger den som gör det makt att anpassa planeringen därefter (Hedenfelt, 2013).

Utöver strategiska dokument användes för Metrobussen metoder som inkluderar sociala perspektiv på åtgärden. Den SEB som görs för Metrobussen belyser de sociala perspektiven i alla de tre oviktade delarna; samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys och transportpolitisk måluppfyllnadsanalys, men på lite olika sätt. Den ÅVS som tas fram har beskrivits ha som huvudsakligt syfte att svara på vem som får nytta av projektet, vilka effekter det ger och hur det påverkar samhället. ÅVSen hanterar fler än det sociala perspektivet, medan Metrobussens pågående SKA-arbete är ett sätt att specifikt hantera sociala perspektiv i strukturerad form. Inom stadsutveckling är det vanligare att använda SKA än inom transportområdet (Honkaniemi et al. 2017) vilket bidrar till att Metrobussen i viss utsträckning kan ses som ett exempel på hur transportplanering arbetar mer strukturerat med sociala frågor.

Att använda SKA när infrastruktur planeras kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och detta bör, enligt Trivectors rapport (Trivector Traffic, 2015:3), göras både på nationell, regional och kommunal nivå. Detta skulle alltså även inkludera Trafikverkets arbete på nationell nivå. I Metrobussplaneringen kan det därför anses positivt att Trafikverket är deltagande bland annat för att det innebär att aktörer från alla nivåer bidrar till arbetet med SKA. I intervjuerna med personer från Trafikverket har det framställts som ovanligt att Trafikverket använder metoder som SKA, av orsaken att de inte kommer lika nära de sociala frågorna som kommunerna. Samtidigt menas att de transportpolitiska målen kan innebära att sociala perspektiv ges utrymme, men att det är beroende av vilken mening sociala perspektiv ges i sitt sammanhang.

För Metrobussen är en person från VGR utnämnd som ansvarig för att bevaka de sociala perspektiven. Inom Trafikverket och deras pågående SEB för Metrobussen framhålls även specifikt en person som sakkunnig. Båda dessa personer var antingen sjukskrivna eller föräldralediga under tidsspannet för denna uppsats. Det har under intervjuerna flera gånger hänvisats till båda dessa personer och speciellt till tjänstepersonen från VGR, som anses ha expertkunskapen om det sociala perspektivet för projektet. De övriga projektdeltagarna har inte ansett sig fullt insatta i sociala hållbarhetsfrågor, vilket har resulterat i att många varit försiktiga när de besvarat specifika frågor om det sociala perspektivets inkludering i Metrobussen.

De personer som utpekats ha extra expertkunskap kring det sociala perspektivet har under intervjuerna beskrivits som att de generellt tar ett större ansvar för det än andra. De flesta intervjuade menar samtidigt att alla organisationer har ett gemensamt ansvar för det sociala, men att olika typer av frågor inom ramen för social hållbarhet hanteras av olika organisationer. Att det finns personer inom en organisation eller ett projekt, som i Metrobussprojektet, vars specifika uppgift är att inkludera det sociala perspektivet, kan ses som betydelsefullt för att säkerställa att dessa frågor ges utrymme. Att det är en eller ett fåtal personer som är ansvariga för arbetet med det sociala i ett projekt skulle samtidigt kunna medföra att projektorganisationen och arbetsprocessen blir sårbar. Projektet kan påverkas om det blir beroende av den eller de personer som har ansvar för arbetet, och deras närvaro. Samtidigt kan naturliga men oförutsedda händelser, som frånvaro på grund av exempelvis föräldraledighet eller sjukskrivning, påverka i vilken mån det sociala perspektivet inkluderas i planeringsprocessen, om det inte finns möjlighet att ta vid den ansvariga personens arbetsuppgifter vid behov.

I en intervju har sociala nyttoberäkningar ansetts vara ett intressant alternativ för att finansiera kollektivtrafiken. Det har beskrivits som viktigt för att kunna förbättra servicenivån enligt målsättningarna och göra kollektivtrafiken mindre beroende av biljettpriserna. Höga biljettpriser kan exkludera människor genom att tillgängligheten till färdmedlet minskar (Geurs & van Wee, 2013). Kostnader kan påverka både den objektiva tillgänglighetskomponenten "transport" och den individuella komponenten "förmåga och åtkomst". Biljettpriser kan särskilt påverka de med lägre inkomst och de som är beroende av kollektivtrafiken. Detta är grupper i riskzonen för transportfattigdom, vilket är en bidragande faktor till utanförskap och ojämlikheter (Tammerfors Universitet, 2018; Lucas, 2012).

Det beskrivs alltså finnas både ekonomiska och sociala fördelar med att hitta återföringssätt till kollektivtrafiken. Sociala nyttoberäkningar som ekonomisk återföringsmetod innebär att de sociala värdena monetariseras. Detta kan bidra till att motivera kollektivtrafikåtgärder. Det har under flera intervjuer framställts som komplicerat att beräkna sociala värden. Vid nyttoberäkningar blir det även viktigt att monetarisera de svårberäknade och negativa effekterna, för att ge en rättvis bild av en åtgärds sociala påverkan (Winter, 2015). Ett stort fokus på kvantifierbara faktorer inom kollektivtrafikplanering kan innebära att det ekonomiska prioriteras över det sociala, vilket kan ses som problematiskt (Honkaniemi et al., 2017). Detta kan relateras till Vogels (2015) beskrivning av dagens tillväxtorienterade

planering där social hållbarhet riskerar att överskuggas av ekonomiska mål (Ibid). Sociala nyttoberäkningar som motivering till kollektivtrafikinvesteringar kan även liknas vid vad Grander (2014) kallar att omformulera det sociala språket till det ekonomiska, vilket kan skapa mer spelutrymme, eller som en av de intervjuade uttrycker det, “en hävstång”.

Relationen mellan strukturerat och icke-strukturerat arbete

Utöver det strukturerade och tydligare definierade arbetet med att inkludera det sociala perspektivet har det också påpekats att det sociala perspektivet tillämpas även utanför de särskilda insatser som görs i strukturerad form. En intervjuperson upplever att det finns ett intresse för det sociala hos många andra än de som har det som sitt huvudansvar. Deras “icke-strukturerade” vardagliga arbete är svårare att beskriva, både för intervjupersonerna och oss utifrån, och handlar om tjänstepersonernas och andra aktörers egna förhållningssätt, kunskap, intresse för frågorna och praktiska förutsättningar att i sitt vardagliga arbete inkludera de sociala perspektiven i diskussioner och beslut. Ett exempel på hur det icke-strukturerade arbetet kan påverkas syns i en av de intervjuades tanke om att en ojämn könsfördelning i sammansättningarna av personer som arbetar med kollektivtrafik skulle kunna påverka jämställdhetsfrågors utrymme i planeringen. Det har i protokollet från workshopen (2018) beskrivits som att planerare överlag är en relativt homogen grupp och att det därför krävs ett aktivt arbete för att inkludera andra gruppers perspektiv i planeringen. Planerarnas egna förhållningssätt och medvetenhet kan alltså påverka i vilken grad de tillämpar sociala perspektiv, både i sitt icke-strukturerade arbete och i det strukturerade arbetet, exempelvis gällande vilka frågor som tas upp i diskussioner eller inkluderas i de använda metoderna.

I intervjuerna har utöver metoder som SKA och SEB även workshopen för sociala perspektiv på Metrobussen nämnts som viktig för att uppmärksamma de sociala perspektiven.

Workshopen innebar enligt intervjuer att dessa frågor lyftes bland aktörer som inte vanligtvis hanterar sociala frågor i sitt dagliga arbete. Detta kan ha bidragit till att kunskap och medvetenhet sprids. Det kan i sin tur leda till att det sociala uppmärksammas mer i det icke-strukturerade arbetet och att en ökad medvetenhet reflekteras i andra projekt.

Sammanfattningsvis kan en djup förståelse för sociala hållbarhetsfrågor, aktivt arbete för att inkludera olika gruppers perspektiv och mindre homogena sammansättningar av planerare i ett projekt bidra till att det sociala perspektivet får större fäste i det icke-strukturerade arbetet.

Detta kan i sin tur vara ett viktigt komplement till det strukturerade arbetet, särskilt om det är beroende av enskilda personer i hög grad. I Metrobussens fall kan därför workshopen ha bidragit till att minska projektorganisationens sårbarhet.

7. 3 Makt

Ansvar och inflytande

FN definierar förflyttning som en mänsklig rättighet (UN, 1948) och mobilitet är något som är laddat med mening, menar Cresswell (2010). Mobilitet både skapar och skapas av sociala relationer vilket gör att makt och hierarkier är centralt i diskussioner kring begreppet.

Trafikverkets roll och relationen till både social hållbarhet och kollektivtrafik har varit ett återkommande inslag i flera av intervjuerna. Såväl inom myndigheten som mellan andra planeringsaktörer kan olika syn på social hållbarhet och vem som ansvar för dessa frågor märkas. Detta har förklarats med att Trafikverket främst arbetar med byggandet av infrastruktur och att de har större påverkan på miljön än på människorna, som under flera intervjuer benämnts som "kommunens medborgare".

Synen att Trafikverket ansvarar för infrastrukturen och kommunen för sina medborgare som lyfts i ett par intervjuer vill vi mena indikerar på bristande insikter i hur infrastruktur kan påverka olika grupper. En förändring som påverkar det sociala, vilket infrastruktur i allra högsta grad gör, kan inte anses vara neutral (Abrahamsson et al., 2016). En sådan förändring innebär alltid att vissa tjänar på förändringen och vissa inte vinner något eller i värsta fall förlorar på den (Ibid). Den syn som beskrivs ovan indikerar också att Trafikverket inte till fullo inser sin maktposition. En av intervjupersonerna påpekar hur Trafikverket dels har mycket resurser och även hur viktig roll myndigheten har i planeringen av transportinfrastruktur. Deras satsningar kan ha stor genomslagskraft på resterande instansers sätt att planera, menas det. Även om myndighetens huvudfokus är infrastruktur påverkar den, såväl direkt som indirekt, andra delar av transportplaneringen genom exempelvis de metoder och analysverktyg som myndigheten använder sig av.

Effekter av hållbarhetsdimensionernas snedfördelning

I avsnittet om det sociala perspektivets mognad (9.1) kan en snedfördelning mellan de olika hållbarhetsdimensionerna urskiljas. En sådan snedfördelning av det ekologiska, sociala och

ekonomiska menar Marcuse (1998 i Gunder, 2006) beror på samhällets maktobalanser. Vad detta kan få för konsekvenser illustrerar en av de intervjuade genom ett resonemang kring fokuset på att överföra andelar från bilresor till kollektivtrafikresor, vilket intervjupersonen menar ofta handlar om mer bemedlade människor. Detta fokus kan kräva att stora summor pengar läggs på de som redan har råd att välja sitt färdmedel, de som redan har hög tillgång till mobilitet, vilket leder till vad Kenyon (2003 se Lucas 2012) och Urry (2000) beskriver som ökade mobilitetsklyftor. En maktobalans och konkurrens mellan den ekologiska och sociala dimensionen påverkar alltså hur fördelningen av mobilitet ser ut.

Skalor av tillgänglighet

Regioner och landsting ansvarar för att tillhandahålla en kollektivtrafik som är tillgänglig för alla resenärsgupper (Stjernborg & Nilsson, 2018). Kollektivtrafikens mål om tillgänglighet återkommer också de intervjuade till vid ett flertal tillfällen. Något som däremot är svårt att urskilja är på vilken skala tillgängligheten diskuteras. Lättman, Friman och Olsson (2016) menar att för att göra hållbara transportmedel tillgängliga för *alla* är det viktigt att förstå faktorerna som driver *upplevd tillgänglighet*. Människor har olika förutsättningar, och ojämna sociala positioner, och beslut att resa påverkas av maktrelationer och normer i samhället (Levy, 2013). Det kan därför anses något riskabelt att tala om tillgänglighet på en generell nivå (Elldér et al., 2018; Lättman, Olsson & Friman, 2018). Att prata om tillgänglighet försvåras när många av våra intervjuade arbetar på olika skalor på grund av sina olika yrkesroller. Att en regional syn på tillgänglighet skiljer sig något från en kommunal syn på tillgänglighet, är till viss del rimligt. Det är dock viktigt att vara öppen med hur tillgänglighet då definieras. De som har makt att definiera har också makt att prioritera (Hedenfelt, 2013). En av de intervjuade uttryckte en önskan om att flera representanter från de olika stadsdelarna hade deltagit i workshopen. Detta skulle kunna vara ett sätt att zooma in och eventuellt få ett ökat fokus på den individuella skalan av tillgänglighet.

8. Avslutande reflektion

Syftet med denna uppsats har varit att, genom en djupdykning i planeringen av Metrobussystemet, bredda förståelsen för hur planeringsaktörer inom kollektivtrafik förhåller sig till social hållbarhet samt på vilka sätt social hållbarhet inkluderas i samtida kollektivtrafikutveckling.

Vi har kunnat se hur mognaden och förståelsen för de sociala hållbarhetsfrågorna långsamt håller på att växa fram. Det återfinns dock en variation i synen på vem som ansvarar för hantering och inkludering av frågorna. Även en viss oförståelse för kollektivtrafikens konsekvenser för det sociala kan ibland urskiljas. Transporters negativa sociala effekter har inte uppmärksamrats i samma utsträckning som dess negativa effekter för det ekologiska. Detta korrelerar med hur de sociala hållbarhetsperspektiven också fått mindre utrymme i planeringen. För att kollektivtrafiksystemet ska vara hållbart behöver hållbarhetsbegreppet såväl som mobilitetsbegreppet ses ur ett holistiskt perspektiv. Detta kräver att det sociala synliggörs på ett mer nyanserat sätt, så att även de negativa, kvalitativa och svårbedömda effekterna av kollektivtrafik kan få utrymme. Ett belysande av främst de positiva sociala effekterna tillsammans med en syn på kollektivtrafik som i grunden något neutralt och socialt hållbart, kan riskera att leda till en uppfattning om att kollektivtrafiksatningar är det samma som att "öka hållbarheten".

Något som vi finner intresseväckande är samspelet mellan aktörerna som planeringen av Metrobussystemet statuerar. Trafikverkets medverkan i denna typ av kollektivtrafiksammanhang är relativt ovanligt vilket ger upphov till funderingar kring lärande och utveckling av de verktyg och metoder som fältet uttrycker ett behov av. Trafikverket kan ses som en betydelsefull aktör inom kollektivtrafikplanering och har traditionellt haft ett annat fokus än det sociala. Att de är med i Metrobussplaneringen, där andra aktörers verktyg inkluderas och påverkar deras arbete, skulle kunna verka för en ökad uppmärksamhet av frågorna inom myndigheten. Om det kan ge upphov till ett gemensamt utbyte och lärande kan det bidra till en spridning av kunskap och värdesättande av att arbeta med social hållbarhet mer djupgående, även i det icke-strukturerade vardagliga arbetet.

Metoddiskussion

I och med uppsatsens fokus på hur planeringsaktörer förhåller sig till sociala hållbarhetsperspektivs inkludering i dagens kollektivtrafikplanering föll sig valet av en kvalitativ studie naturligt. Kvantitativa analyser hade kunnat användas för att komplettera denna uppsats, exempelvis genom en detaljerad studie av de strategier och planeringsdokument som uttrycker sociala hållbarhetsambitioner. En kartläggning av begrepp i dessa dokument hade kunnat sammanställas och analyseras utifrån teori om social hållbarhet men eftersom det som var av intresse för oss var hur de som dagligen sitter med frågor om kollektivtrafikplanering på sitt bord resonerar kring, förhåller sig till, hanterar och inkluderar dessa frågor blev valet av semistrukturerade intervjuer naturligt. Det var orden och de mjukare kvaliteterna av processen som önskade undersökas. Intervjuer tillåter forskaren att ta del av människors upplevelser och erfarenheter vilket är en unik möjlighet jämfört med andra forskningsmetoder. För att få en bredd av olika informationskällor kontaktades flera olika organisationer med olika roll i planeringen av Metrobussystemet. Även intervjupersoner från olika hierarkiska nivåer inom de olika organisationerna involverades för att få ökad variation. Urvalet hade givetvis kunnat breddas än mer för att innefatta fler personer inom varje organisation, exempelvis genom en enkätstudie, men detta ansågs inte avgörande eftersom de intervjuade är nyckelpersoner inom planeringsarbetet. Så småningom började vi även skönja en mättnad i intervjusvaren. En tidigare genomförd intervju med den tjänsteperson som är utpekad för att bevaka de sociala perspektiven hade troligtvis påverkat uppsatsen. Exempelvis hade en tidig intervju kunnat influera vilka frågor som ställdes till andra planeringsaktörer och eventuellt gett upphov till en mer djupgående analys av de verktyg, exempelvis GIS-kartläggning, som använts.

Det bör tilläggas att kvalitativa studier alltid är under inverkan av forskarens "jag" och att något som en objektiv sanning eller verklighet inte existerar (Denscombe, 2004). Vi är medvetna om synen på verkligheten som en social konstruktion, vilket vi genom vår roll som forskare även verkar i och påverkas av. Studiens resultat är inte menat att tolkas som en generell sanning om samtida kollektivtrafikplanering, utan syftet är att undersöka kollektivtrafikaktörers förhållningssätt och inkludering av sociala perspektiv i en Göteborgskontext. Eventuellt finns potential för användning av studien som jämförande exempel gentemot andra studier av samma slag, på andra platser i Sverige.

Framtida forskning

Under arbetets gång har det blivit tydligt hur vissa begrepp inom diskursen för social hållbarhet i kollektivtrafik nämns oftare medan andra utelämnas. Ibland används olika begrepp och koncept för samma saker och ibland används ett och samma begrepp för att beskriva olika saker. Därför hade en fördjupad diskursanalys där en närmare förståelse för vilka begrepp som används inom vilken organisation och vad för mening som läggs i de orden varit ett intressant komplement till vår uppsats. En närmare studie av Trafikverkets arbete med sociala hållbarhetsfrågor och en analys av deras inflytande för inkludering av perspektivet hade även varit ett intressant spår för framtida forskning. Likaså hade vidare forskning kring hantering av negativa sociala konsekvenser av kollektivtrafik varit intressant att studera utifrån ett planeringsperspektiv. Eftersom det studerade exemplet och dess SKA varit pågående under tiden för denna uppsats, hade en ytterligare studie av projektet en tid efter det avslutats kunnat ge kunskap om hur dessa sociala hållbarhetsambitioner har påverkat slutresultatet av Metrobussen.

Referenser

- Abrahamsson, H. (2013). *Makt och Dialog i rättvisa och socialt hållbara svenska städer*. Göteborg: KAIRO, Mistra Urban futures.
https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/makt_och_dialog_i_rattvisa_och_socialt_hallbara_svenska_stader._kairos.pdf [2019-05-07]
- Abrahamsson, H., Guevara, B. & Lorenzi, Å. (red.) (2016). *Kunskap om och arbetssätt i rättvisa och socialt hållbara städer*. (Mistra Urban Futures Rapport 2016:1).
https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/ebok_slutrapport_161010%281%29.pdf. [2019-05-15]
- Alm, C. & Lindberg, E. (2004). *Betydelsen av upplevda risker och känslor av otrygghet vid resor med kollektivtrafik - En undersökning i Göteborg samt jämförelse med resultat från Norrköping och Stockholm* (VTI meddelande 962/2004). Linköping: VTI. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:673968/FULLTEXT01.pdf>. [2019-05-15]
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), s. 73-80. DOI: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Berglund, C.M., Lindqvist, E., Robertsson, K., & Schmidt, L. (2006). *Trygghet i storstädernas transportsystem - Möjligheter att identifiera kostnadseffektiva åtgärder*. (Rapport 526). Linköping: VTI.
<http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675267/FULLTEXT01.pdf>. [2019-05-15]
- Beyazit, E. (2011). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. *Transport Reviews*, 31(1), s. 117-134. DOI: 10.1080/01441647.2010.504900
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), s. 195- 205. DOI: 10.1016/S0967-070X(00)00024-X
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility, *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), s. 17-31. DOI: 10.1068/d11407.
- Dempsey, N., Bramley, G., Power, S. & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), s. 289–300. DOI: 10.1002/sd.417
- Denscombe, M. (2004). *Forskningens grundregler - Samhällsforskarens handbok i tio punkter*. Lund: Studentlitteratur.
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur

Elldér, E., Larsson, A., Gil Sola, A. & Vilhelmson, B. (2018). Proximity changes to what and for whom? Investigating sustainable accessibility change in the Gothenburg city region 1990–2014. *International journal of sustainable transport*, 12(4), s. 271-285. DOI: 10.1080/15568318.2017.1363327

Emmelin, M. & Eriksson, M. (2012). Kan socialt kapital ”byggas in” i våra bostadsområden och därmed förbättra invånarnas upplevda och mentala hälsa? Malmö: Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö, Malmö Stad. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1271896/FULLTEXT02>. [2019-05-15]

EU-kommissionen, (2014). European Day for People with Disabilities: Commission announces Access City Award Winner 2014: Gothenburg! (Pressmeddelande 3 december 2013). http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1192_en.htm. [2019-05-15]

Fainstein, S.S. (2010). *The just city*. Ithaca: Cornell University Press.

Fainstein, N. & Fainstein, S. S. (2013). Restoring just outcomes. I Carmon, N. & Fainstein, S. S. (red.) *Policy, planning, and people: Promoting justice in urban development*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, s. 32-53.

Farrington, J. (2007). The new narrative of accessibility: Its potential contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 15(5), s. 319-330. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2006.11.007

Ferlander, S. (2007). The Importance of Different Forms of Social Capital for Health. *Acta Sociologia*, 50(2), s. 115-128. DOI: 10.1177/0001699307077654

Geurs, K. & van Wee, B. (2013). Accessibility: perspectives, measures and applications. I Van Wee, B., Annema, J-A. & Banister, D. (red.). *The transport system and transport policy – an introduction* (s. 207-225). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Grunder, M. (2014). *Socialising the economy or economizing the social? The rise of social investments in a changing welfare regime*. MUSA Brown bag paper. Malmö: Malmö Universitet.

Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M.J., Whatmore, S. (2009). *The dictionary of human geography*. 5. uppl., Malden, MA: Wiley-Blackwell. <http://elte.pene.hu/8.felev/Torteneti%20foldrajz%20modszerei/The%20Dictionary%20of%20Human%20Geography.pdf>. [2019-05-15]

Grunder, M. (2006). Sustainability - Planning's Saving Grace or Road to Perdition? *Journal of Planning Education and Research* (26), s. 208-221.

Göteborgsregionen (u.å). *Organisation & Förbundsledning*. <https://goteborgsregionen.se/toppmenyn/omgoteborgsregionen/organisationforbundsledning.4.4fea3bce111092982468000492.html>. [2019-05-15]

Göteborgs Stad (2009). *Översiktsplan för Göteborg*. <https://webblisher.textalk.se/goteborg/op2009.html> [2019-05-10]

- Göteborgs Stad (2014). *Göteborg 2035: Trafikstrategi för nära storstad*.
https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES. [2019-02-11]
- Göteborgs Stad (2018). *Göteborgs Stads program för en jämlik stad 2018-2026*.
https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3acbb00f-65fd-4ab6-94bd-ab7325c08353/G%C3%B6teborgs+Stads+program+f%C3%B6r+en+j%C3%A4mlik+stad+2018-2026.pdf?MOD=AJPERES&fbclid=IwAR0py-77kC3_VxzarqdPbN9pZqZ4rS0tV6cb85chzxRRUGDVNV7NvqWEMwE [2019-05-10]
- Göteborgs Stad (u.å). *Internationellt samarbete för hållbar mobilitet i Göteborg - utmärkelser*.
https://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/Internationellt-samarbete-far-hallbar-mobilitet-i-Gateborg/utmarkelser!/ut/p/z1/hY2xCsIwGISfJmv-PzZIdEsHherm0JhFUolpIU1KGi349AacBMXb7u47DjQo0ME8BmfyEIPxxZ_1-sJXe2QNZwch2A5ltWlEXXMmTxzaf4AuNf6QRGhAOx-795UMXSUc6GRvNtlE76nEfc7TvCVIcFkW6mJ03tJrHA1-m_RxzqA-SZhG9TzaVr4AUVTkhQ!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/#htoc-0. [2019-05-15]
- Hallin, A. & Helin, J. (2018). *Intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.
- Hannam, K., Sheller, M & Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), s. 1-22. DOI: 10.1080/17450100500489189
- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling*. Malmö: Malmö University Publications in Urban Studies.
- Honkaniemi, H., Wimark, T., Juárez, S-P., Lagerqvist, M. & Rostila, M. (2017). Social hållbarhet i kollektivtrafiken. I Wimark, T. (red.). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Stockholm: Stockholms universitet, s. 9-54
- Johansson, K-J. (2018). *Sociala konsekvensbedömningar i den fysiska planeringen – med eller utan medborgaren?* Masterarbete, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet. https://stud.epsilon.slu.se/14010/1/johansson_k_181204.pdf. [2019-05-12]
- Kaufmann, V., Bergman, M.M. & Joye, D. Motility: Mobility as Capital*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, s. 745-756.
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), s. 207–219. DOI: 10.1016/S0966-6923(02)00012-1
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Larsson, A., Elldér, E. & Vilhelmson, B. (2014). *Tillgänglighet, mobilitet och IT- baserade tillgänglighetsverktyg för kollektivtrafikplanering: En genomgång av forskningen vid avdelningen för kulturgeografi, Institutionen för ekonomi och samhälle vid Göteborgs Universitet*. (Working Papers in

Human Geography 2014:3). https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/37133/1/gupea_2077_37133_1.pdf. [2019-04-10]

Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Hallin, J. & Thoresson, K. *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering. Slutredovisning av forskningsprojektet: Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. (K2 Research 2016:1).http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/att_integrera_jamstallldhet_i_lanstransportplanering_2016_1.pdf. [2019-05-15]

Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E. & Patsios, D. (2007). *The multi-dimensional analysis of social exclusion*. Bristol: University of Bristol. <https://dera.ioe.ac.uk/6853/1/multidimensional.pdf>. [2019-05-15]

Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment & Urbanization*, 25(1), s. 47–63. DOI: 10.1177/0956247813477810

Light, I. (2004). Social Capital’s Unique Accessibility. I Hutchinson, J. & Vidal, A.C. (red.). Using Social Capital to Help Integrate Planning Theory, Research, and Practice: Preface. *Journal of the American Planning Association*, 70(2), s. 142-192, DOI: 10.1080/01944360408976369

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, s. 105–113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013

Lättman, K. (2018). *Percived accessibility, living a satisfactory life with help of the transport system*. Diss. Karlstad: Karlstad Universitet. <http://kau.diva-portal.org/smash/get/diva2:1258116/FULLTEXT01.pdf>. [2019-05-15]

Lättman, K., Friman, M. & Olsson, L.E. (2016). Perceived Accessibility of Public Transport as a Potential Indicator of Social Inclusion. *Social Inclusion*, 4(3), s. 36-45. Doi: 10.17645/si.v4i3.481

Lättman, K., Olsson, L.E. & Friman, M. (2018). A new approach to accessibility – Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel. *Research in transportation economics*, 69, s. 501-511. DOI:10.1016/j.retrec.2018.06.002

Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkeley Planning Journal*, 19(1), s. 1-17. DOI: 10.5070/BP319111486

Mattisson, K., Håkansson, C. & Jakobsson, K. (2015). Relationships Between Commuting and Social Capital Among Men and Women in Southern Sweden. *Environment and Behavior*, 47(7), s. 734–753. DOI: 10.1177/0013916514529969

Mölnåls Stad (2018). *Antagande av avsiktsförklaring för åtgärdsvalsstudie av Metrobuss*.
<https://www.molndal.se/download/18.332ed3111610666c6b4913a/1519380143827/13%20Antagande%20av%20avsiktsförklaring%20för%20åtgärdsvalsstudie%20av%20Metrobuss.pdf>. [2019-02-11]

Nussbaum, M. (2000). Women's capabilities and social justice. *Journal of Human Development*, 1(2), s. 219-247. DOI: 10.1080/713678045

Näringsdepartementet (2009). *Mål för framtidens resor och transporter* (Regeringens proposition 2008/09:93). Stockholm: Regeringskansliet.
<https://www.regeringen.se/49bbc2/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993> [2019-05-16]

Patel, R. & Davidsson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder. 4. uppl.* Lund: Studentlitteratur.

Paulsson, A., Holmberg, B., Scholten, C., Ronnle, E., Pettersson, F., Paulsson, G., Svensson, H., Ryan, J., Stjernborg, V. & Hamidi, Z. (2016). *Förändrade förutsättningar för framtidens kollektivtrafik*. Hultén, J. (red.). (K2: Working Papers 2016:8). Lund: K2.

Pope, J., Annandale, D. & Morrison-Saunders, A. (2004). Conceptualising sustainability assessment. *Environmental Impact Assessment Review*, 24 (6), s. 595–616. DOI: 10.1016/j.eiar.2004.03.001

Region Stockholm (u.å.). *Sverigeförhandlingen*.
<https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/Sverigeforhandlingen/> [2019-02-11]

Richardson, L. & Le Grand, J. (2002). Outsider and insider expertise: the response of residents of deprived neighbourhoods to an academic definition of social exclusion. *Social policy administration*, 36(5), s. 496-515. DOI: 10.1111/1467-9515.00299

Rodrigue, J-P. (2017). Mobility and Society. I Rodrigue, J-P. (red.) *The Geography of Transport Systems*. 4. uppl. New York: Routledge. https://transportgeography.org/?page_id=5264 [2019-03-20]

Rönnerstrand, B. (2018). Hälsa, socialt kapital och boende i väst – därför är tillit bäst. I Carlander, A. & Rönnerstrand, B., (red.). *Hemma väst*. Göteborg: SOM-institutet, s. 77-87.
https://som.gu.se/digitalAssets/1710/1710526_hemma-v--st-fulltext.pdf. [2019-05-15]

Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas Solsona, D., Carrasco, J-A. & Neutens, T. Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A*, 74, s. 123–135. DOI: 10.1016/j.tra.2015.02.012

Sheller, M. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30(2), s. 17-34. DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142763

Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, s. 207-226. DOI:10.1068/a37268

Stadstrafikforum GMP (2018). *Minnesanteckningar Stadstrafikforum GMP 31maj 2018*.
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/90365963-0e63-4726-ad29-16bc4662a8a2/Ant%20Stadstrafikforum%20GMP%202018-05-31%20med%20bilaga.pdf?a=false&guest=true>. [2019-03-14]

Statistiska centralbyrån (SCB) (2018). *Inkomstrapport 2016 – individer och hushåll*. (Ekonomisk välfärdsstatistik 2018:1). Örebro: SCB, Avdelningen för Befolkning och välfärd.
https://www.scb.se/contentassets/6c4b13efe61a4322a79e3e4649f31a70/he0110_2016a01_br_he50br1802.pdf [2019-05-07]

Stigendal, M. (2007). *Allt som inte flyter. Fosies potentialer – Malmös problem*. Malmö: Malmö Universitet.

Stigendal, M. & Östergren, P-O. (2013). *Malmös väg mot en hållbar framtid : hälsa, välfärd och rättvisa*. Malmö: Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö, Malmö Stad.
https://malmo.se/download/18.3108a6ec1445513e589b90/1491298327791/malmo-kommissionen_slutrapport_2014.pdf. [2019-05-05].

Stjernborg, V. (2017). Experienced fear of crime and its implications for everyday mobilities in later life: an ethnographic case study of an urban Swedish neighbourhood. *Applied Mobilities*, 2(2), s. 134-150. DOI: 10.1080/23800127.2017.1322777

Stjernborg, V. (2018). *Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik*. (Underlagsrapport Trafikanalys). <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/fordjupad-forskningsoversikt.pdf>. [2019-05-05]

Stjernborg, V. & Nilsson, D. (2018). *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling. Slutrapport* (K2 RESEARCH 2018:2). Lund: Lunds Universitet.

Sveriges kommuner och Landsting (SKL) & Trafikverket (2012). *Kol-TRAST: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-842-6.pdf>. [2019-02-11]

Sveriges kommuner och landsting (SKL) (2011). *Hållbar stadsutveckling - Positionspaper*. Stockholm: Sveriges Kommuner och landsting.
<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/5208.pdf?issuusl=ignore>. [2019-03-19]

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2015). *Sociala investeringar i Sveriges kommuner och landsting/regioner - resultat från enkätstudie*. <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-217-1.pdf>. [2019-03-18]

Szreter, S. & Woolcook, M. (2004). Health by association? Social capital, social theory, and the political economy of public health. *International Journal of Epidemiology*, 33, s. 650–667. DOI: 10.1093/ije/dyh013

Tammerfors Universitet (2018). *What is transport poverty? Is there transport poverty in Finland? Who are the victims of it?* <http://www.tut.fi/verne/transport-poverty-preliminary/>. [2019-02-20]

Trafikförvaltningen (2015). *Utredning om storstadsåtgärder inför Sverigeförhandlingen*. Stockholm: Stockholm Läns Landsting.

Trafikverket (2012). *Introduktion till samhällsekonomisk analys*. (PM 2012:01). https://www.trafikverket.se/contentassets/81dcc49542364c39a084c867737d4bf8/pm_2012_01_introduktion_till_samhallsekonomisk_analys.pdf [2019-05-15]

Trafikverket (2018a). *Metod för Samlad effektbedömning*. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/> [2019-05-15]

Trafikverket (2018b). *Åtgärdsvalsstudier*. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/> [2019-05-15]

Trivector Traffic (2015). *Social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen*. (Rapport Trafikanalys 2015:39). <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2015/trivector-social-konsekvensbeskrivning-i-infrastrukturplaneringen.pdf> [2019-03-18]

The education trust (2014). *Equity and equality are not equal*. <https://edtrust.org/the-equity-line/equity-and-equality-are-not-equal/> [2019-04-16]

UN (1948). The Universal Declaration of Human Rights (UDHR). Paris: United Nations General Assembly. [https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/217\(III\)](https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/217(III)) [2019-05-16]

Ureta, S. (2008). To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), s. 269-289. DOI: 10.1080/17450100802095338

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), s. 255-274. DOI: 10.1177/0038038502036002002

Vogel, N. (2015). *Transition in the making: A critical dispute on urban transition processes toward sustainable mobility*. Diss. Aalborg: Department of Development and Planning, Aalborg University.

Vogel, N. (2016). Municipalities' ambitions and practices: At risk of hypocritical sustainability transitions? *Journal of Environmental Policy & Planning*, 18(3), s. 361-378. DOI: 10.1080/1523908X.2015.1099425

Västra Götalandsregionen (VGR) (2018). *Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor - med utgångspunkt i de sju diskrimineringsgrunderna*. <https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/0cb7aa9c-2f9d-4864-ba12-62973d68fca8/Strategi%20f%C3%B6r%20kollektivtrafik%20p%C3%A5%20j%C3%A4mlika%20villkor%20beslutad%20anpassad.pdf?a=false&guest=true&native=true> [2019-05-10]

Västra Götalandsregionen (VGR), Partille kommun, Göteborg Stad & Mölndal Stad (2015). *Arbetsmaterial: Målbild 2035 stadstrafikens stomnät och det sociala perspektivet*.

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/b88eb866-653e-4ec6-b694-dd2a2b0ab356/Utkast%20PM%20Målbild%20stadstrafikens%20stomnät%20och%20det%20sociala%20perspektivet%20Gbg%20stad%202015.pdf?a=false&guest=true> [2019-05-15]

Västra Götalandsregionen (VGR), Göteborgs Stad, Mölndals stad & Partille kommun (2017). *Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille 2035: Sammanställning av remissvar – med kommentarer och hantering av synpunkter.*

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/f7b0de69-f7de-406f-a6b8-39b0709ce362/Målbild%20Koll2035%20remissammanställning%20okt%202017.pdf?a=false&guest=true>

[2019-05-15]

Västra Götalandsregionen (VGR), Göteborgs Stad, Mölndals Stad & Partille kommun (2018). *Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille.*

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/39008488-90d7-473e-ad85-5ccc44c185ea/Koll2035%20April%202018%20rev1.pdf?a=false&guest=true> [2019-03-14]

WCED (1987). *Our Common Future.*

https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/42/427&Lang=E [2019-05-06]

Wimark, T. (2017). Metoder och angreppssätt för att fånga in social hållbarhet och nytta. I Wimark, T. (red.). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken.* Stockholm: Stockholms universitet, s. 1-8.

Winter, K. (2015). *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen.*

http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/12/Sociala-nyttor-i-Sverigeförhandlingen_final.pdf. [2019-02-11]

ÅF (2017). *Social konsekvensanalys: Övergripande social konsekvensanalys av Målbild Koll2035.*

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/a806f632-313f-4a06-b327-938dfb488fb1/Övergripande%20social%20konsekvensanalys%20av%20Målbild%20Koll2035%202017.pdf?a=false&guest=true>. [2019-05-15]